

# LA MOBILITÀ E IL TRASPORTO IN EMILIA-ROMAGNA

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

Ottobre 2016

Dati tratti dal "Rapporto annuale  
di monitoraggio della mobilità  
e del trasporto in Emilia-Romagna  
2016"



# 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.....	"	13
Il sostegno alla mobilità elettrica.....	"	15
Il mobility management.....	"	16
Le infrastrutture per la mobilità urbana.....	"	18
<b>Il settore ferroviario</b> .....	"	19
Le funzioni della Regione.....	"	19
Il settore ferroviario in cifre.....	"	19
Il contesto di riferimento.....	"	20
I nuovi treni della flotta regionale.....	"	22
La qualità dei servizi ferroviari.....	"	23
La puntualità e l'affidabilità del servizio ferroviario.....	"	24
I passeggeri trasportati.....	"	31
Mi Muovo bici in treno.....	"	32
Lo sviluppo dei servizi.....	"	33
Le stazioni ferroviarie.....	"	34
Il Comitato regionale degli utenti del servizio ferroviario regionale.....	"	35
L'Alta Capacità ferroviaria e la stazione di Bologna.....	"	36
<b>L'integrazione tariffaria: il sistema "Mi Muovo"</b> .....	"	38
"Mi Muovo in cifre".....	"	38
I titoli di viaggio integrati "Mi Muovo".....	"	38
"Mi Muovo Tutto Treno".....	"	41
"Mi Muovo in bici".....	"	42
<b>Il settore stradale</b> .....	"	43
Le funzioni della Regione e il contesto di riferimento.....	"	43
Il settore stradale in cifre.....	"	44
La conoscenza della rete stradale.....	"	45
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 ciclopeditone, azioni di mobility management e infrastrutture per la mobilità urbana. Inoltre viene dato spazio all'attività della Regione a favore della **sostenibilità ambientale ed energetica dei trasporti** e agli sforzi regionali, intesi in termini di politiche, progetti e investimenti, a favore del miglioramento della qualità dell'aria. Un posto di primo piano in questo ambito spetta al Piano per la mobilità elettrica in Emilia-Romagna: **"Mi Muovo elettrico"**.

Si passa poi all'analisi del settore **ferroviario** e di alcuni dei suoi elementi cruciali come la qualità del servizio, i dati sulla puntualità e sulle frequentazioni, lo sviluppo dei servizi, il rapporto con gli utenti, oltre che gli investimenti regionali per il rinnovo del parco rotabile e per gli interventi sulle infrastrutture.

A seguire viene presentato il **sistema di tariffazione integrata regionale "Mi Muovo"**, l'abbonamento integrato regionale avviato nel 2008 e sviluppatosi ulteriormente nel corso del 2015 con una serie di azioni che puntano alla creazione di una carta unica della mobilità regionale in grado di garantire l'accessibilità ai diversi sistemi presenti nei diversi territori comunali delle città emiliano-romagnole.

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

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

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

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

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

**Raffaele Donini**



## Il settore autofiloviario e mobilità urbana

### Le funzioni della Regione

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

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

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

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

### Il settore autofiloviario in cifre

Oltre **4,4 milioni di abitanti** serviti in 9 province e 334 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).  
Diverse imprese private di trasporto



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



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



**3.276 mezzi** (3.155 autobus e 121 filobus)



**Circa 3.800 km di rete regionale ciclabile** pianificata, di cui 1.425 relativi alla rete Bicitalia ed EuroVelo; **1.493 km di piste ciclabili** nelle realtà urbane in Emilia-Romagna



**269,4 milioni di passeggeri all'anno nel 2015** (+2,5%)



**Più di 343 milioni di euro di investimenti** nel settore della mobilità e del trasporto pubblico dal 2000 al 2015



I dati economici relativi al 2015 sono preconsuntivi

**140 milioni di euro di ricavi da traffico e 132,6 milioni di euro di ricavi tariffari** nel 2015

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



## 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.

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

Le principali fonti di finanziamento sono:

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

La Regione ha determinato l'ammontare dei servizi minimi per l'anno 2014 pari a **109.868.644 vett\*km**, ma per effetto del processo di efficientamento e razionalizzazione dei servizi disposto dai Piani di riprogrammazione approvati dagli Enti competenti, i servizi effettivamente erogati nel 2014 sono risultati **110.607.943 vett\*km**, evidenziando un calo rispetto all'anno precedente dello -0,7%.



## Servizi minimi programmati 2014-2015 e servizi offerti 2014-2015

(Vetture\*km)

Servizi minimi 2014	Servizi offerti 2014	Servizi minimi 2015	Servizi offerti 2015 (dato preconsuntivo)
109.868.644	110.607.943	109.856.732	110.290.434

I **contributi regionali di esercizio destinati al sostegno del tpl**, 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 agli oltre **254 milioni nel 2014**.



## Contributi regionali di esercizio annui (euro)

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

Servizi minimi	CCNL	L.R. 1/02	Totale
221.057.879	29.847.754	3.852.666	254.758.300



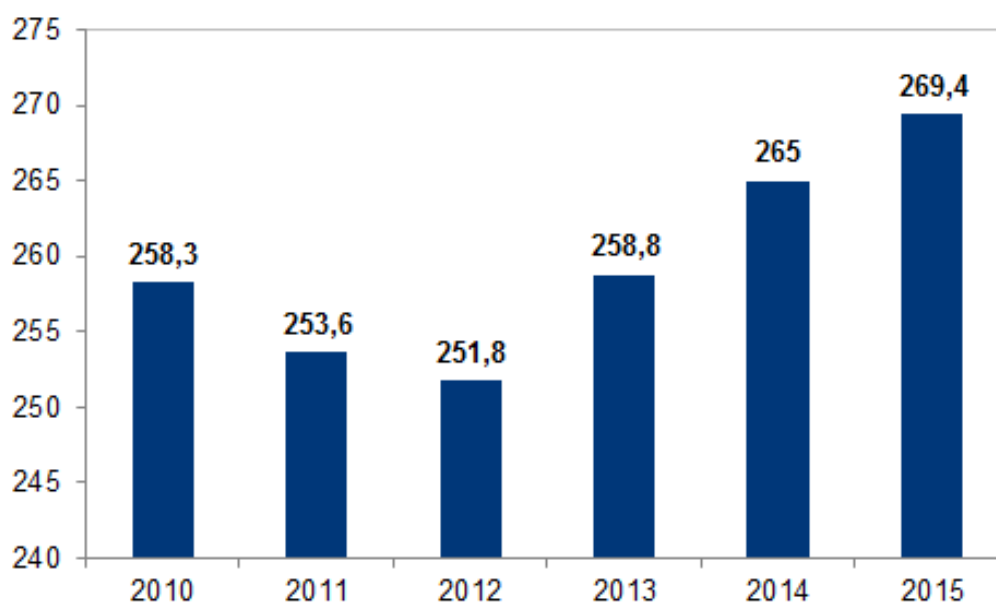


## I passeggeri trasportati



Il dato consuntivo 2014 e il preconsuntivo 2015 confermano l'andamento in **costante crescita** rilevato a partire dal 2013, con un numero di passeggeri pari a 265 milioni nel 2014 (+2,5%) e a **269,4 milioni nel 2015** (+1,6%).

**Passeggeri trasportati**  
(2010-2015 - in milioni)

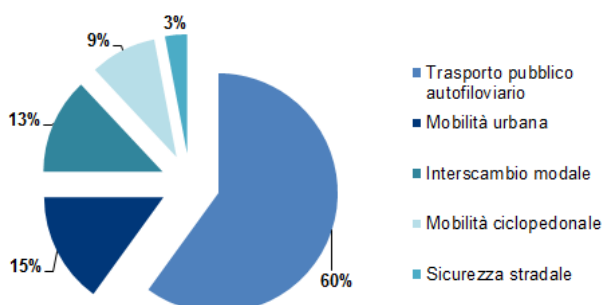


## Gli investimenti regionali



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

**Dal 2000 al 2015** gli investimenti complessivi nel settore della mobilità e del trasporto pubblico ammontano a **più di 343 milioni di euro**, ossia circa 22 milioni all'anno. Se si analizzano le macro aree finanziate in questo periodo emerge che il 60%, più di 250 milioni, sono da assegnare al **trasporto pubblico autofiloviario**. Seguono gli **interventi di mobilità urbana**, che rappresentano il 15% del totale e riguardano i finanziamenti per l'attuazione del Piano urbano della mobilità, quelli per il controllo dell'accesso del centro storico, interventi per parcheggi e sosta. L'**interscambio modale**, finanziamenti per centri e parcheggi di interscambio, ha visto un finanziamento di circa 55 milioni (13%). Alla **mobilità ciclopedonale**, piste urbane ed extraurbane, sono andati circa 40 milioni di euro (9%). Chiudono gli interventi per la **sicurezza stradale** con circa 13 milioni, il 3% del totale.



## I progetti di infomobilità pubblica

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

Questo progetto coinvolge un **bacino di utenza di 12.850.000 abitanti, 6 Regioni e 21 Enti locali**. Ha un costo complessivo, finanziato nell'ambito del programma ELISA, per la parte di infomobilità pubblica dell'Emilia-Romagna di **oltre 7 milioni di euro**, con un finanziamento 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. Il completamento del progetto GiM è stato previsto con le schede di intervento degli Accordi di programma 2011-2013, con contributo regionale di oltre 720.000 euro e per un costo totale previsto di 1,4 milioni di euro. Gli interventi delle aziende beneficiarie saranno completamente attuati nel 2016.

Lo sviluppo di ulteriori azioni nel campo dell'infomobilità regionale porterà, oltre che a ulteriori installazioni tecnologiche, anche al "**travel planner dinamico**", con la possibilità della pianificazione degli spostamenti "on line", anche tariffaria, da parte dei viaggiatori, con tutte le alternative del trasporto pubblico. Un primo contributo sarà offerto dai fondi POR-FESR 2014-2020, che prevedono circa 6 milioni a favore delle aziende di TPL e di FER (per quest'ultima in particolare per l'informatizzazione delle fermate ferroviarie). La stessa fonte di finanziamento prevede altri 8 milioni per interventi nelle città maggiori di 50.000 abitanti (controllo degli accessi, zone 30, ciclabilità diffusa, bike sharing, infrastrutturazioni).

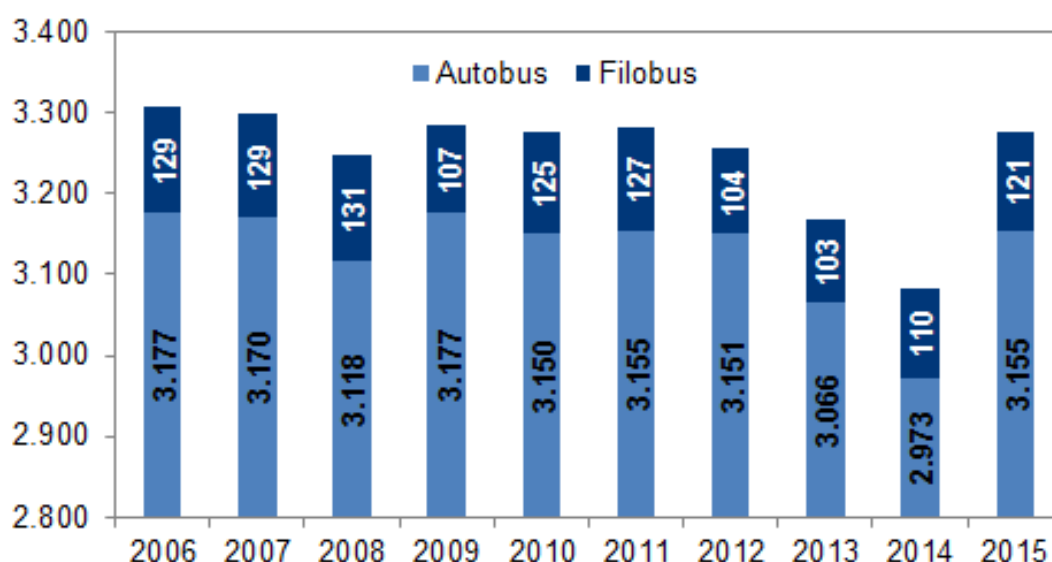


## Il parco autobus regionale

Il numero di veicoli adibiti al servizio di trasporto pubblico locale in Emilia-Romagna, secondo dati aggiornati al dicembre 2015, ammonta a **3.276 mezzi** (di cui 3.155 autobus e 121 filobus), con un'età media che dal 2006 ad oggi è cresciuta da 9,6 a 12,79 anni. Il rinnovo del parco mezzi regionale ha portato anche a un **netto miglioramento dell'accessibilità** ai mezzi, con un'attenzione particolare alle persone con ridotta capacità motoria. Dei 3.276 mezzi regionali **2.820 sono già dotati del sistema AVM** per il telecontrollo della flotta.



Parco mezzi regionale per tipo di veicolo  
(2006- 2015)

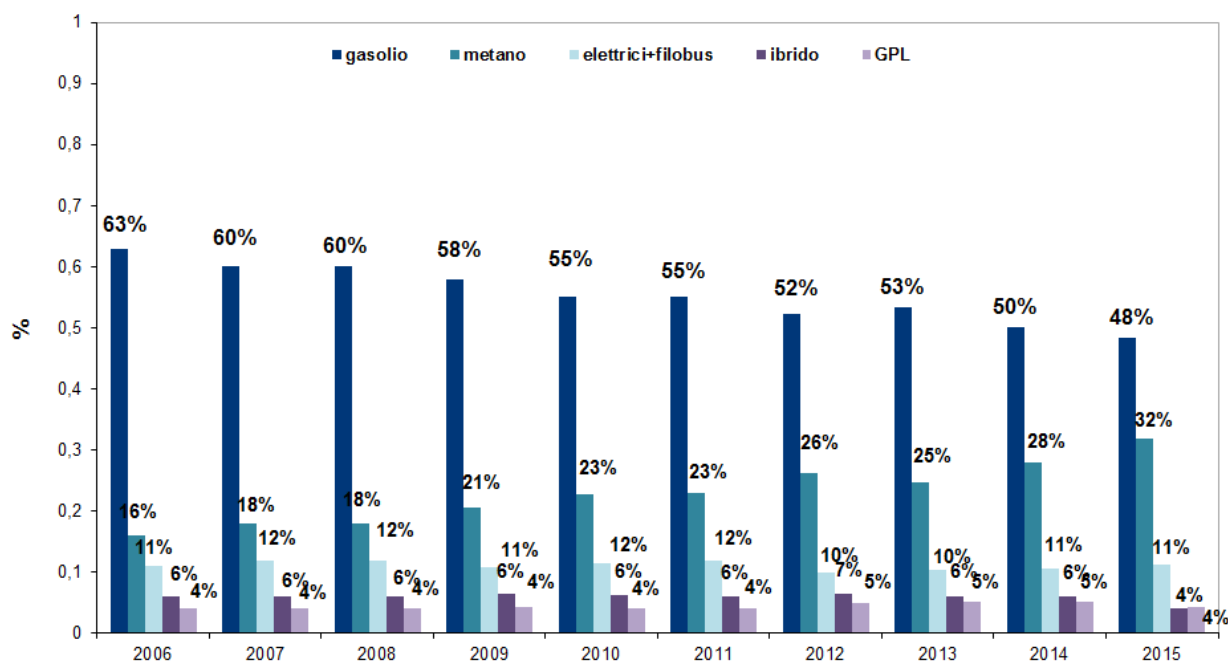


Dal 2006 al 2015 c'è stato un **aumento dei bus a metano** (dal 16% al 32%) e una riduzione dei bus diesel (dal 63% al 48%). Ciò contribuisce in misura significativa alla riduzione delle emissioni di polveri sottili da parte degli autobus.



## Parco mezzi in ambito urbano per tipo di alimentazione

(2006-2015)



Sempre nell'ottica della tutela della qualità dell'aria, negli ultimi anni il rinnovo del parco mezzi regionale ha visto anche una drastica diminuzione dei preeuro a vantaggio di classi ambientali meno inquinanti. La

composizione del parco mezzi per classe ambientale è la seguente: Euro0 (8,58%), Euro1 (4,61%), Euro2 (32,47%), Euro3 (27,64%), Euro4 (1,75%), Euro5 (6,20%), ULEV (2,37%), EEV (14,24%), ZEV (2,9%).



## La mobilità ciclopedonale

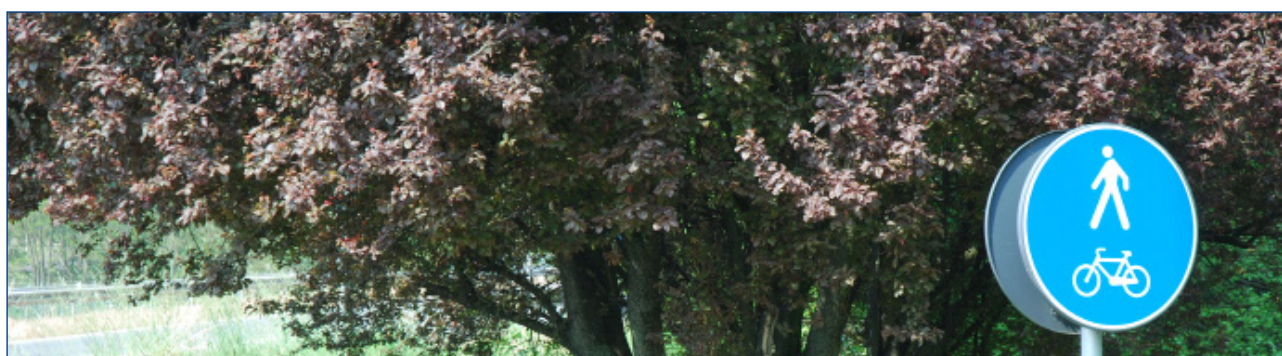
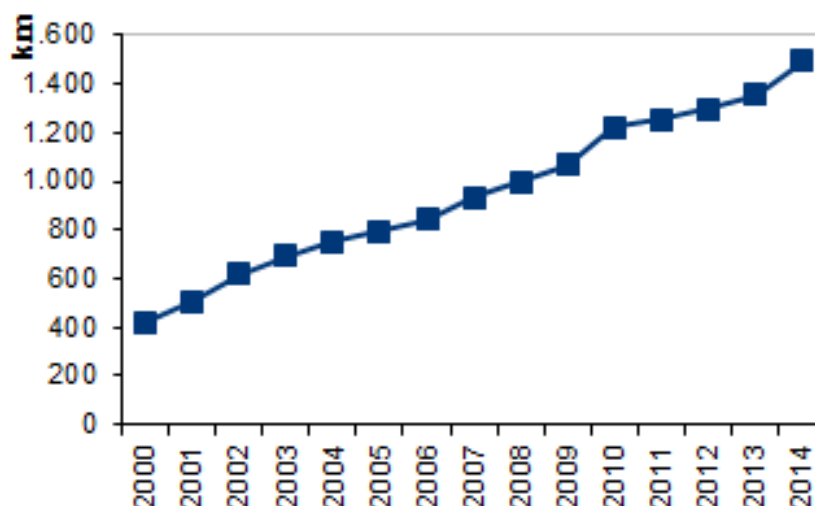
Lo sviluppo della rete regionale per la mobilità ciclopedonale, insieme alla promozione della cultura ciclabile, si confermano come **elementi chiave nelle politiche della mobilità sostenibile** della Regione Emilia-Romagna, dal momento che l'uso della bicicletta rappresenta un tipo di spostamento direttamente 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 **1.493 del 2014**.

**Km di piste ciclabili nei comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti**  
(2000-2014)

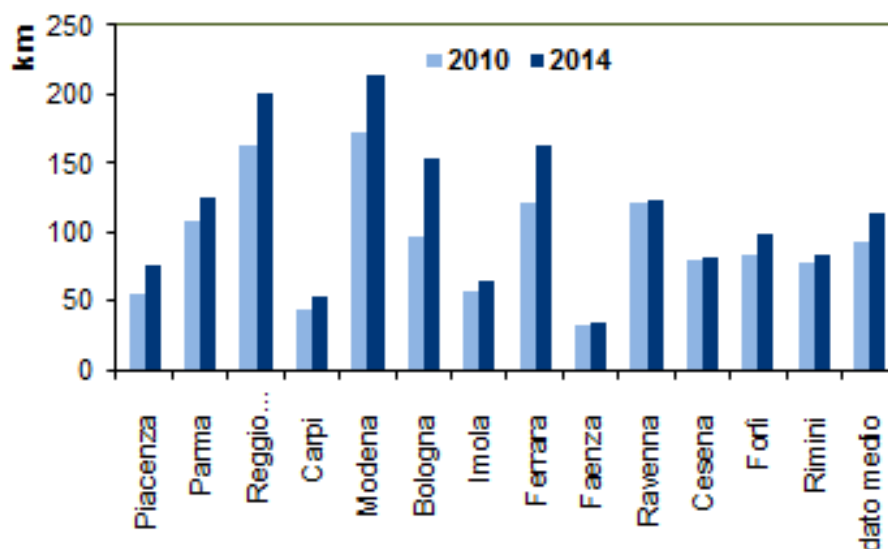


Scendendo al **livello delle singole città** l'aumento dei km ciclabili è generalizzato in tutta la regione. Le città del versante emiliano sono tutte molto dotate di piste ciclabili: Modena supera e Parma raggiunge i 200 km di

rete e risultano essere le città con maggiori km di piste; anche Ferrara, Bologna e Parma superano il dato medio regionale (113 km); le città del versante romagnolo sono mediamente al di sotto del valore medio.

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

(Confronto 2010-2014)



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. Un ulteriore obiettivo, incentrato sul lungo periodo e realizzato attraverso la pianificazione e la progettualità della Regione e degli Enti locali, consiste nella promozione del cicloturismo e nella pianificazione e realizzazione delle ciclovie che costituiscono la **Rete delle ciclovie regionali (RCR)** individuate su tutto il territorio. Lo scopo è rendere più agevole e piacevole la fruizione delle principali risorse culturali, naturali, ambientali e paesaggistiche e garantire il collegamento tra i principali centri urbani, riconnettendosi quindi a percorsi già esistenti o previsti, per favorire anche la mobilità ciclistica urbana e inserire le nuove ciclovie nei percorsi internazionali più praticati come Eurovelo e Bicalitalia. A maggio 2015 è stato sottoscritto, tra la Regione Emilia-Romagna, Anci, Upi, Fiab, Legambiente, Uisp e Wwf, il **nuovo Protocollo d'intesa per lo sviluppo del sistema regionale della mobilità ci-**

**clopedonale**. Con questo "patto" ci si è impegnati ad attuare, nel triennio 2015-2017, un'ampia e articolata serie di azioni che puntano al rafforzamento della mobilità ciclopedonale e della "cultura ciclabile", perseguito anche attraverso la formazione, l'informazione e l'utilizzo di sistemi tecnologici intelligenti, la promozione di politiche relative ai percorsi sicuri casa-scuola e casa-lavoro, al Mobility Management, al diritto alla mobilità delle categorie più deboli. Nel corso del 2015 è stata avviata la predisposizione del testo per il progetto di legge relativo a "**Interventi per la promozione e sviluppo del sistema regionale della ciclabilità**". L'obiettivo è aumentare gli spostamenti a basso impatto ambientale e ridurre allo stesso tempo il tasso di motorizzazione, migliorare la qualità della vita e della salute della collettività, la tutela dell'ambiente e la salvaguardia del territorio e del patrimonio naturale, promuovere la ciclabilità urbana ed extraurbana e realizzare una Rete delle Ciclovie Regionali integrata con le infrastrutture e i servizi per la mobilità, in sicurezza ed in continuità sull'intero territorio regionale.



## L'impegno a favore della qualità dell'aria

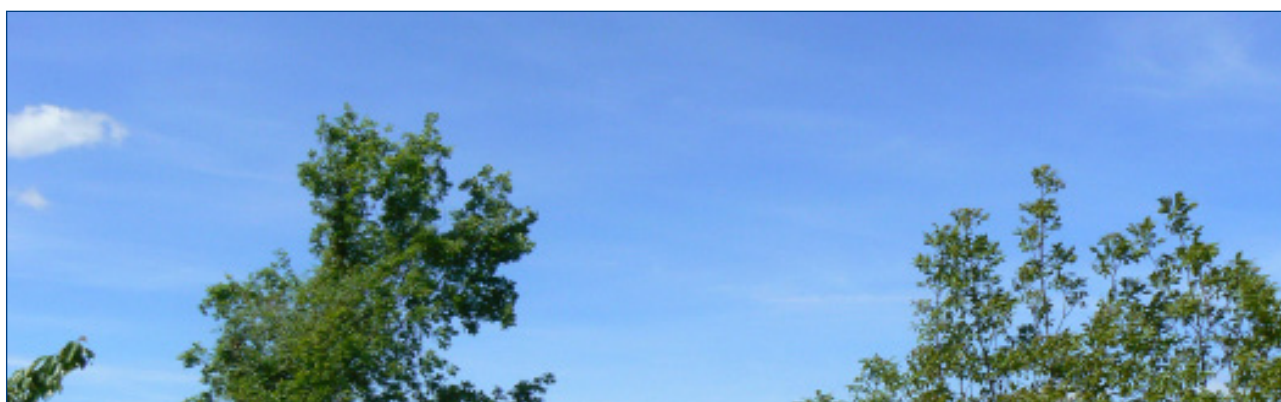
Visto il forte impatto che il settore dei trasporti ha sul consumo energetico complessivo e sui cambiamenti climatici, la Regione è molto impegnata in iniziative e progetti che migliorino la **qualità dell'aria** e favoriscano buone pratiche in grado di contenere l'inquinamento atmosferico dovuto al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

Nel 2008 il Parlamento europeo ha adottato una **direttiva che prevede l'obbligo per gli Stati membri di valutare e gestire la qualità dell'aria** sulla base di una serie di criteri e parametri inquinanti, imponendo pesanti sanzioni nei casi di superamento dei valori limite fissati e costringendo in questo caso a predisporre un Piano per la qualità dell'aria nella zona critica. Per quanto riguarda il PM<sub>10</sub> i valori limite sono di **40 ug/mc** come media annua e di **50 ug/mc** come media giornaliera, soglia, quest'ultima, che non può essere superata per **più di 35 volte in un anno**.



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

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



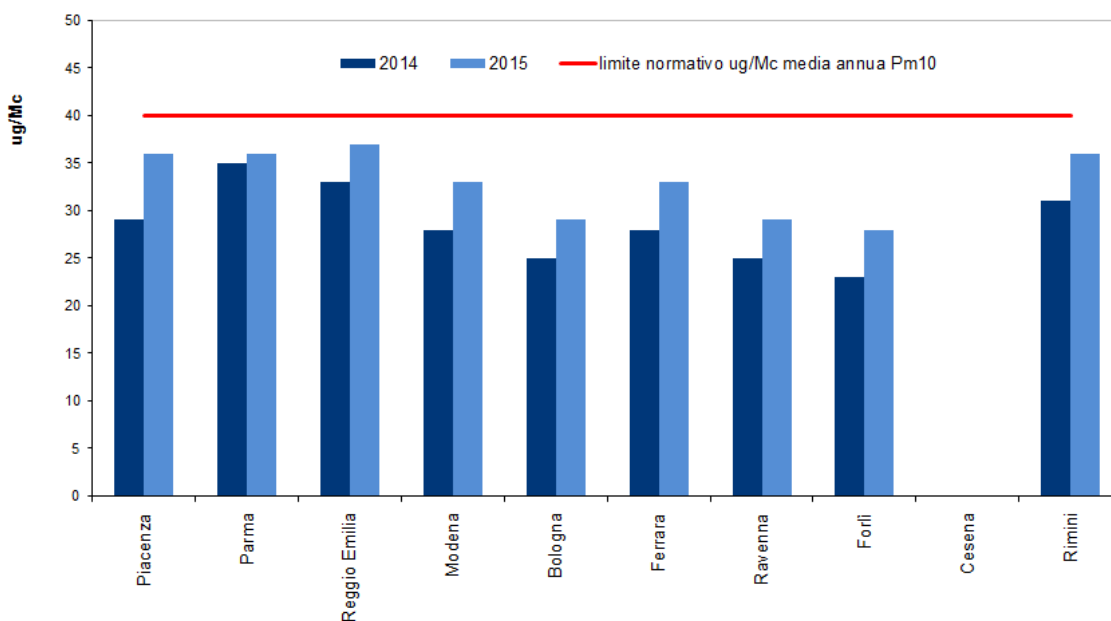
In questo quadro, la Regione Emilia-Romagna svolge un **monitoraggio su alcuni indicatori della qualità dell'aria**, rilevati nelle aree urbane dalle centraline dell'ARPA Emilia-Romagna, considerando quelli più attinenti e in diretta dipendenza con il trasporto e la mobilità delle persone e delle merci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

Il valore della **media annua di PM10** nei comuni capoluogo con stazioni di rilevamento urbane rimane anche nel corso del 2015 **sotto il limite massimo stabilito di 40 µg/m<sup>3</sup>**; si rileva, nell'ambito delle stazioni poste sulla viabilità principale, che registrano i valori più alti, un peggioramento della media dei valori, che passa dai

28,6 µg/m<sup>3</sup> del 2014 ai 33 del 2015.

Il dato relativo alla **media dei giorni di superamento del PM10** nelle realtà urbane si mantiene invece al di sopra dei 35 giorni di superamento del limite, tale superamento si rileva anche per le stazioni urbane poste sulla viabilità secondaria. Nell'ultimo biennio i giorni medi di superamento nelle stazioni urbane poste sulla viabilità principale passano **dai 37,6 del 2014 ai 53,1 del 2015**. Guardando a livello delle singole realtà urbane, si può notare che, pur aumentando rispetto i valori dell'anno precedente in tutte le città, **le concentrazioni medie annue del PM10 non superano i limiti di legge**.

**Media annua del PM<sub>10</sub> nei 9 comuni capoluogo**  
(2014-2015)



Quanto al **numero giornaliero di sforamenti del PM10** (superamento di 50 µg/mc), in tutte le città si registra il superamento del massimo stabilito in **35 giorni**. Migliore il dato medio annuale che riequilibra la situazione complessiva riportando le città sotto il valore di 40 µg/mc.

La Regione ha adottato il nuovo Piano regionale integrato per la qualità dell'aria (**PAIR 2020**), con previsioni al 2020, il cui punto centrale è appunto l'**integrazione**, dal momento che per rientrare negli standard fissati dall'Europa si ritiene sia necessario un approccio trasversale tra tutti i settori: dall'industria all'energia, dalle biomasse al settore civile, dai trasporti all'agricoltura.



## Il sostegno alla mobilità elettrica

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

Tra i progetti della Regione per ridurre l'impatto esercitato dal settore dei trasporti sull'inquinamento atmosferico, particolare importanza riveste il nuovo Piano per la mobilità elettrica in regione denominato **"Mi Nuovo elettrico"**. Considerando che in città è molto frequente fare spostamenti brevi e che lo spostamento medio regionale è intorno ai 40 km/giorno, le auto elettriche possono rappresentare un'alternativa sostenibile e valida ai veicoli tradizionali.

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

**120 colonnine di ricarica** per veicoli elettrici interoperabili in regione dei diversi distributori sottoscrittori dei protocolli d'intesa. Secondo gli Accordi sulla mobilità elettrica i distributori sono i promotori della realizzazione dell'infrastruttura secondo il principio

del business del distributore. Il tutto risulta quindi a costo zero per gli Enti pubblici.

La Regione ha inoltre ottenuto un finanziamento ministeriale di circa 230.000 euro per il progetto **"Mi Nuovo Mare"** per la fornitura e l'installazione di **24 punti di ricarica** in otto comuni della costa romagnola. Dopo la sottoscrizione della convenzione con il Ministero dei Trasporti è prevista, nel 2016, la piena attuazione di questo progetto.

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. L'accordo è aperto a tutte le Amministrazioni comunali che vorranno partecipare.

Il Piano regionale **"Mi Nuovo Elettrico"** è strettamente collegato ad altri piani di settore e con le politiche regionali di riduzione degli impatti ambientali dei trasporti. Nell'ambito dello sviluppo e della promozione della mobilità elettrica del piano regionale **"Mi Nuovo Elettrico-Free Carbon City"** sono state stanziare risorse regionali per **5,5 milioni di euro** del Programma operativo regionale (POR) del Fondo europeo di sviluppo regionale FESR-2007-2013.





## Il mobility management



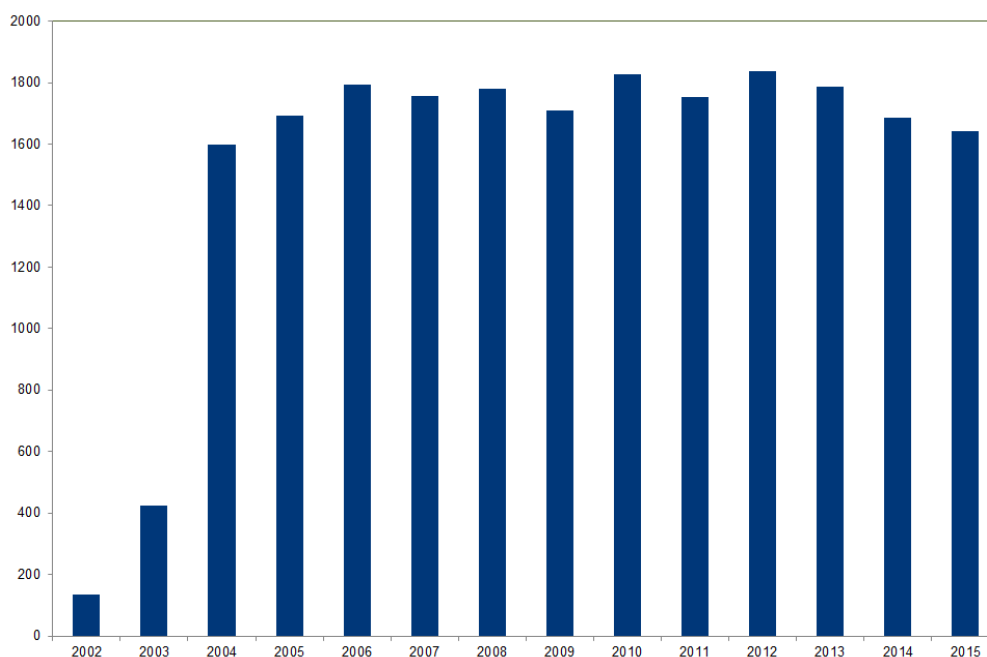
La Regione è fortemente impegnata anche in molteplici ambiti d'azione volti a incentivare i propri dipendenti all'uso dei mezzi di trasporto pubblico, della bicicletta e di altri veicoli a minore impatto ambientale, dando attuazione agli interventi previsti dal **Piano per la Mobilità aziendale**, approvato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

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

svolte dalla Regione, attività che ha visto negli anni un'adesione sempre crescente da parte dei collaboratori regionali: **2.136 abbonamenti sottoscritti nel 2015** (1.730 autofiloviari e 406 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 1.600/1.700 attuali**.

### Abbonamenti annuali TPER

(2002-2015)



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 2015 il numero di iscritti a questo servizio è stato di 25 dipendenti, in lieve calo rispetto agli anni precedenti.

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 2015 sono state realizzate numerose **attività di informazione e di comunicazione**, svolte attraverso differenti strumenti. Tra queste si ricorda che, a partire dal 2009, la Regione partecipa in collaborazione con il Comune di Bologna agli eventi della Settimana europea per la mobilità sostenibile (European Mobility Week), e che nel 2015 ha partecipato a MobyDixit 2015 (15ma Conferenza Nazionale sul mobility management e la mobilità sostenibile), che si è svolta a Palermo dal 15 al 17 Ottobre 2015.



## Le infrastrutture per la mobilità urbana

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

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



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

- ☀ il **Servizio di trasporto pubblico integrato metropolitano** (costituito dal completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano e dalla filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano, progetto alternativo a quello della Metrotranvia attualmente congelato): nel 2011 il Comune di Bologna, in accordo con Regione e Provincia di Bologna, ha chiesto al Ministero dei Trasporti e al CIPE di ridestinare i fondi assegnati alla Metrotranvia di Bologna. Il progetto interessa il territorio dei comuni di Bologna e Casalecchio di Reno (BO) e prevede i seguenti interventi: completamento del sistema delle fermate urbane del SFM nel comune di Bologna, con la costruzione di 4 nuove fermate SFM e l'adeguamento di 2 esistenti, oltre che la realizzazione di opere di accessibilità; sviluppo di un progetto per la migliore riconoscibilità e il segnalamento delle stazioni; acquisto di nuovo materiale rotabile dedicato al servizio ferroviario del bacino bolognese; estensione della rete filoviaria lungo le direttrici portanti della rete del TPL e riqualificazione della stessa rete; acquisto di mezzi filoviarini moderni e confortevoli. Il 17 luglio 2012 è stato firmato l'Accordo di Programma tra Regione, Provincia e Comune di Bologna e società TPER SpA per la realizzazione di questo progetto; il 28 agosto 2012 si è conclusa con esito positivo la Conferenza dei servizi indetta dal Ministero dei Trasporti; il 26 ottobre 2012 il CIPE ha approvato il progetto preliminare, del costo totale previsto di 362,78 milioni di euro, di cui 236,7 milioni di euro statali; il soggetto che attuerà l'opera è TPER SpA. Il 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 il 2016;
- ☀ il **People Mover**, un servizio navetta che prevederà un collegamento diretto in sede segregata (cioè svincolata dal traffico stradale) tra l'Aeroporto G. Mar-

coni di Bologna e la Stazione Centrale di Bologna, con un tempo di viaggio inferiore ai 10 minuti. Il tracciato è di circa 5 km; il sistema si basa su convogli leggeri, di lunghezza limitata e a guida automatica. La Regione ha sottoscritto diversi accordi per favorire la realizzazione del People Mover e si è impegnata a concedere un finanziamento al Comune (individuato come stazione appaltante dell'opera). Dopo l'approvazione della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e del progetto definitivo dell'opera, avvenuta nel 2010 da parte del Comune di Bologna, il 15 luglio 2011 è stato consegnato al Comune il progetto esecutivo, con successive integrazioni nell'agosto, ottobre e dicembre 2011. Il Comune di Bologna, nel febbraio e marzo 2012, ha approvato in linea tecnica il progetto esecutivo e ha richiesto la presentazione di un nuovo Piano economico finanziario, presentato a luglio 2013. La revisione del Piano Economico Finanziario individua un importo lavori dell'opera pari a 91.857.013 euro all'interno di un quadro economico complessivo di 99.900.050 euro (iva esclusa). L'opera è cofinanziata da Regione (27 mln euro), SAB (2,7mln euro, oltre all'IVA) e da RFI (5,5 mln euro). A ottobre 2015 sono iniziati i lavori.

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. Al 31 dicembre 2015 erano cantierate il 99% delle aree interessate dall'intervento e sono state liquidate fatture per circa 51,7 milioni di euro, di cui 38 milioni per opere e spese tecniche riferite all'infrastruttura.



## 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 910 treni al giorno**



**250 stazioni attive** in Emilia-Romagna + 12 che ricadono in Lombardia



**7 incidenti sulla rete ferroviaria regionale nel 2015**



**Circa 400 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 18,10 milioni di treni\*km** e oltre 0,95 milioni di bus sostitutivi - 2015



**Circa 45,5 milioni di passeggeri all'anno e circa 153.600 in un giorno feriale medio** sui servizi ferroviari di competenza regionale



**Circa 135 milioni di corrispettivo contrattuale** nel 2015 al CTI per l'erogazione dei servizi



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



**108 milioni di euro di ricavi da traffico** nel 2015

**Tra lo 0,8% e l'1,4% di riduzione di corrispettivi contrattuali** negli ultimi 5 anni al CTI per mancato rispetto di standard di qualità

**I dati economici relativi al 2015 sono preconsuntivi**

**Circa 1.684 addetti** del settore ferroviario regionale (2015 - 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 400 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 e sin dalla sua apertura sta registrando progressivi aumenti nell'offerta dei servizi ferroviari AV.



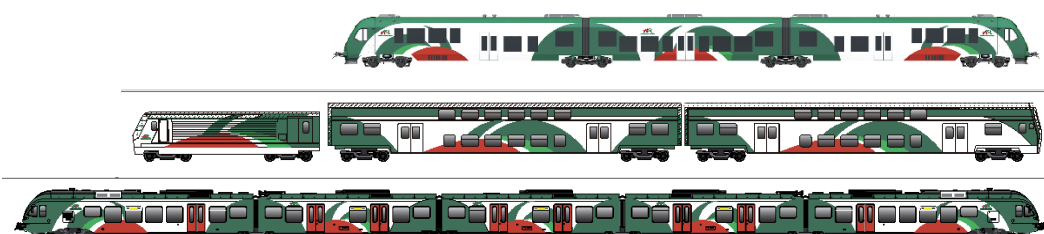
## I nuovi treni della flotta regionale

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 400 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. Nel 2015 la Regione, come già rilevato, ha garantito risorse proprie (circa 18.500.000 di euro) per concorrere all'ulteriore rinnovo del parco rotabile per l'immissione in esercizio, tra il 2015 e il 2017, di **22 nuove composizioni** (7 elettrotreni da 5 casse, e 8 treni, trainati da locomotore, a 5 casse).



## 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**.



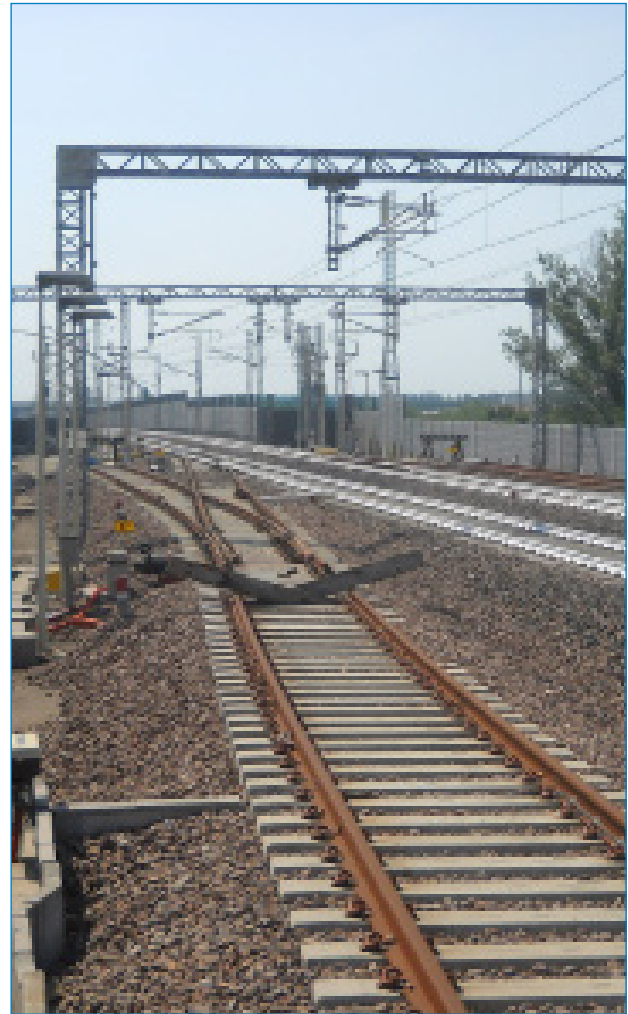
## La puntualità e l'affidabilità del servizio ferroviario

### Puntualità

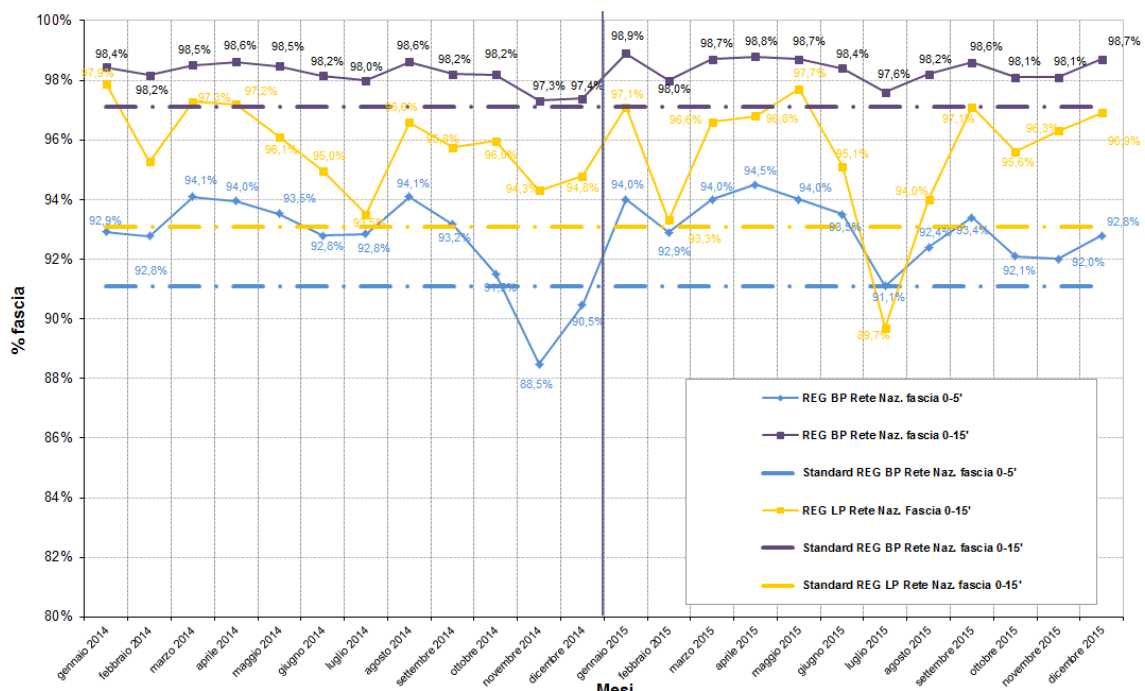
L'analisi della puntualità, che rappresenta uno dei **parametri di qualità più rilevanti per gli utenti**, viene eseguita sistematicamente dalla Regione partendo dai dati forniti ogni mese dal Consorzio Trasporti Integrati e dalle analisi sulla circolazione effettuate direttamente da personale regionale (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 2015 si registra, rispetto al 2014, una tenuta dei livelli di puntualità sempre al di sopra dello standard minimo regionale con dati intorno al 94% nei primi mesi dell'anno. Mentre nell'ultima parte del 2014 si assisteva a un calo sotto lo standard, nel 2015 il livello si è mantenuto al di sopra. La media annua è del 93,1% contro il 92,5% del 2014.



**Puntualità treni breve e lunga percorrenza su Rete Nazionale**  
(Gennaio 2014 - Dicembre 2015)



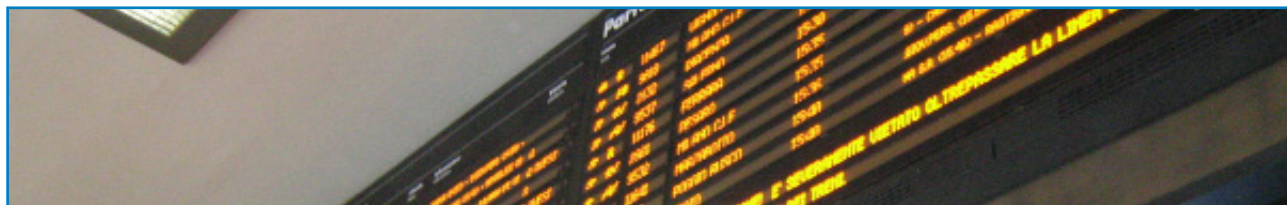
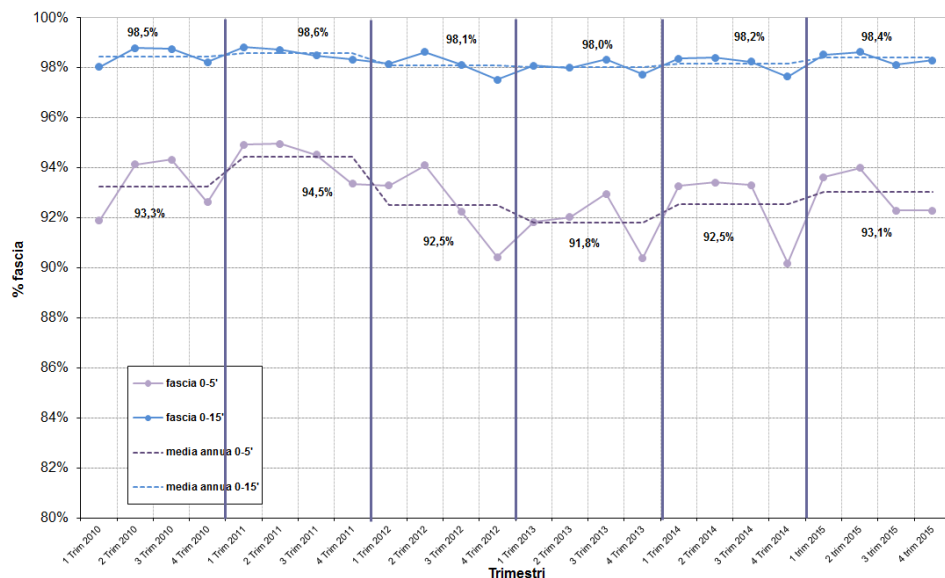


Per quanto riguarda la fascia 0-15' si assiste a una sostanziale tenuta del dato rispetto al 2014 con miglioramento nell'ultima parte dell'anno. La percen-

tuale di puntualità è molto alta e sempre al di sopra dello standard pari ad una media annua del 98,4% contro il 98,2% del 2014;

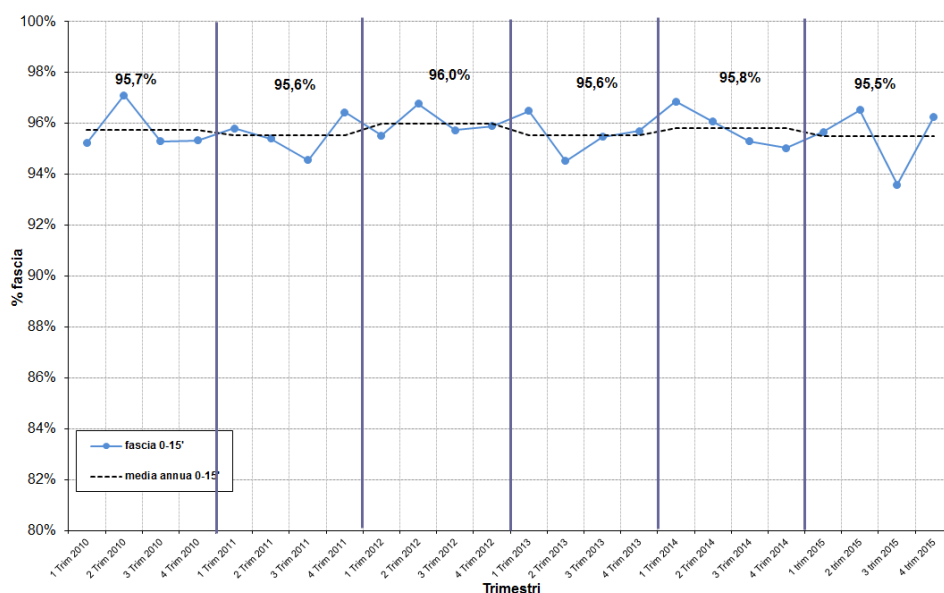
## Rete Nazionale puntualità - Regionali a breve percorrenza

(Confronto trimestrale 2010-2015)



## Rete Nazionale puntualità - Regionali a Lunga Percorrenza

(Confronto trimestrale 2010-2015)

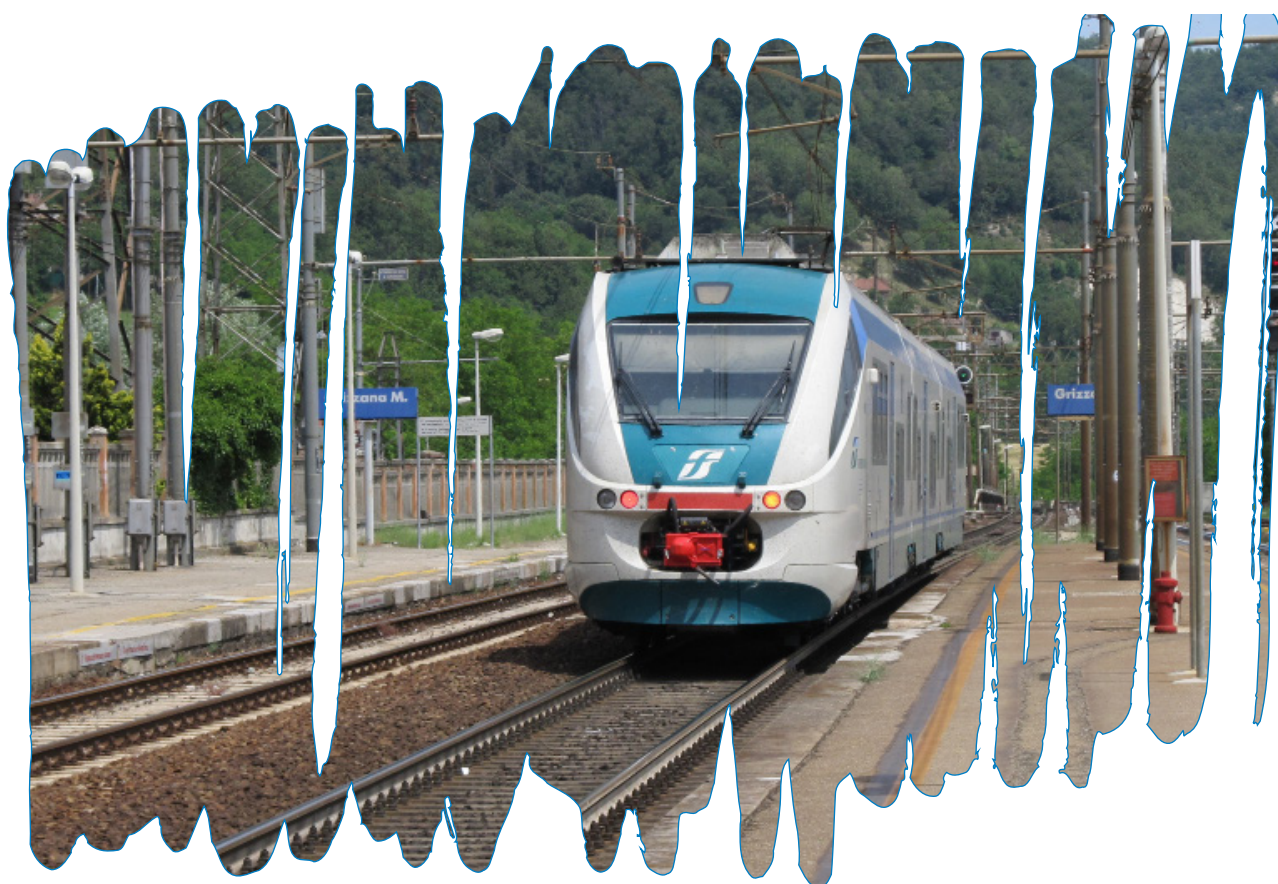
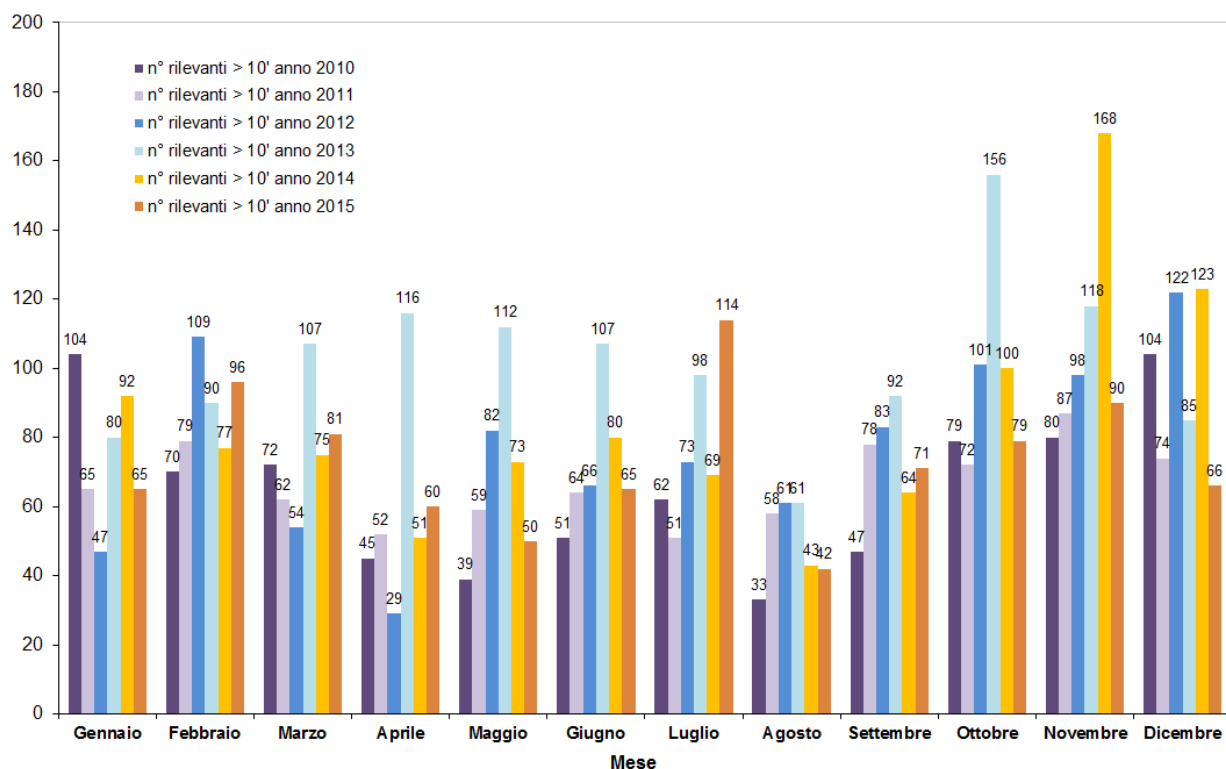


Nella figura seguente è riportato un confronto tra i **treni "rilevanti"** (particolarmente sensibili, poiché collocati in "fascia pendolare" e notevolmente frequentati dagli utenti) sulla Rete Na-

zionale che hanno superato i 10' di ritardo dal 2010 al 2015. Si assiste nell'ultimo anno a un **calo dei casi di ritardo**, con 879 casi nel 2015, rispetto ai 1.015 dell'anno precedente.

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

(Confronto 2010-2015)

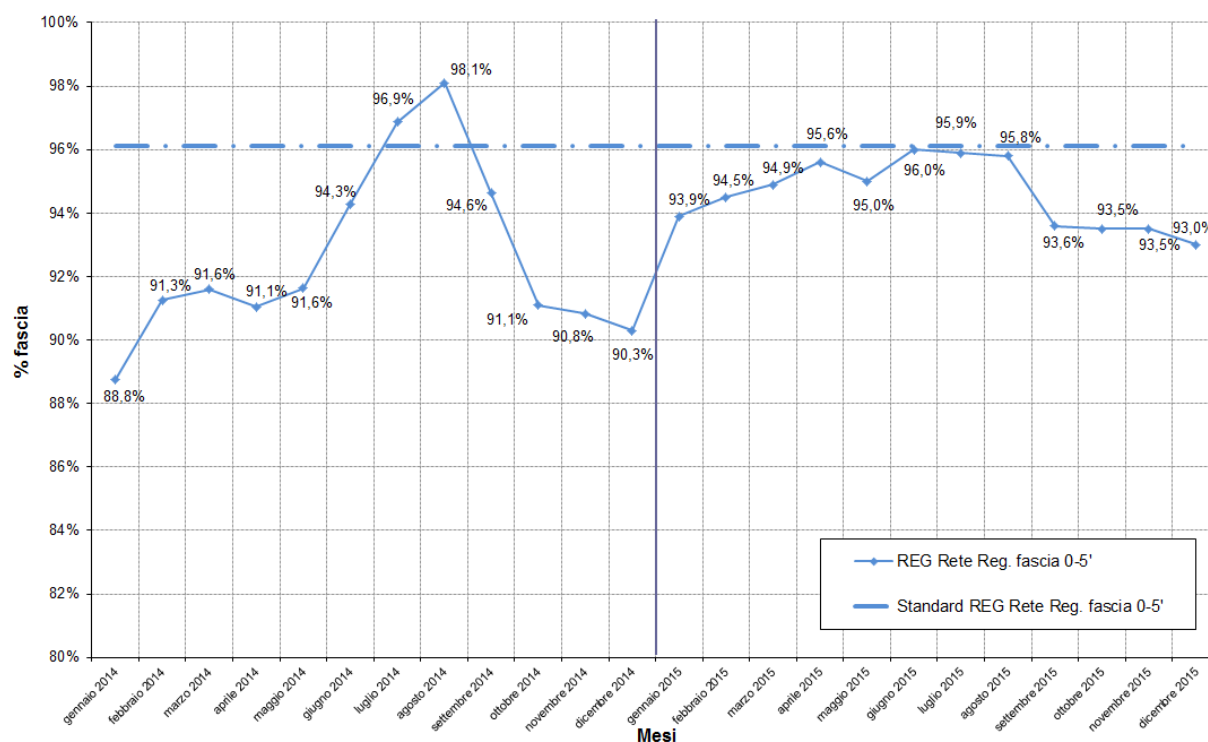


### ♣ Treni sulla Rete Regionale:

- per i **treni Regionali** in fascia di ritardo 0-5', i dati sono in **miglioramento**: i livelli di puntualità risultano sempre al di sotto dello standard contrattuale pur avvicinandosi ad esso in alcuni mesi dell'anno e risultano più stabili. Nel complesso la situazione è migliorata rispetto al 2014 e come già indicato risulta avere variazioni minori.



**Puntualità treni su Rete Regionale - Regionali fascia 0-5'**  
(Confronto 2010-2015)

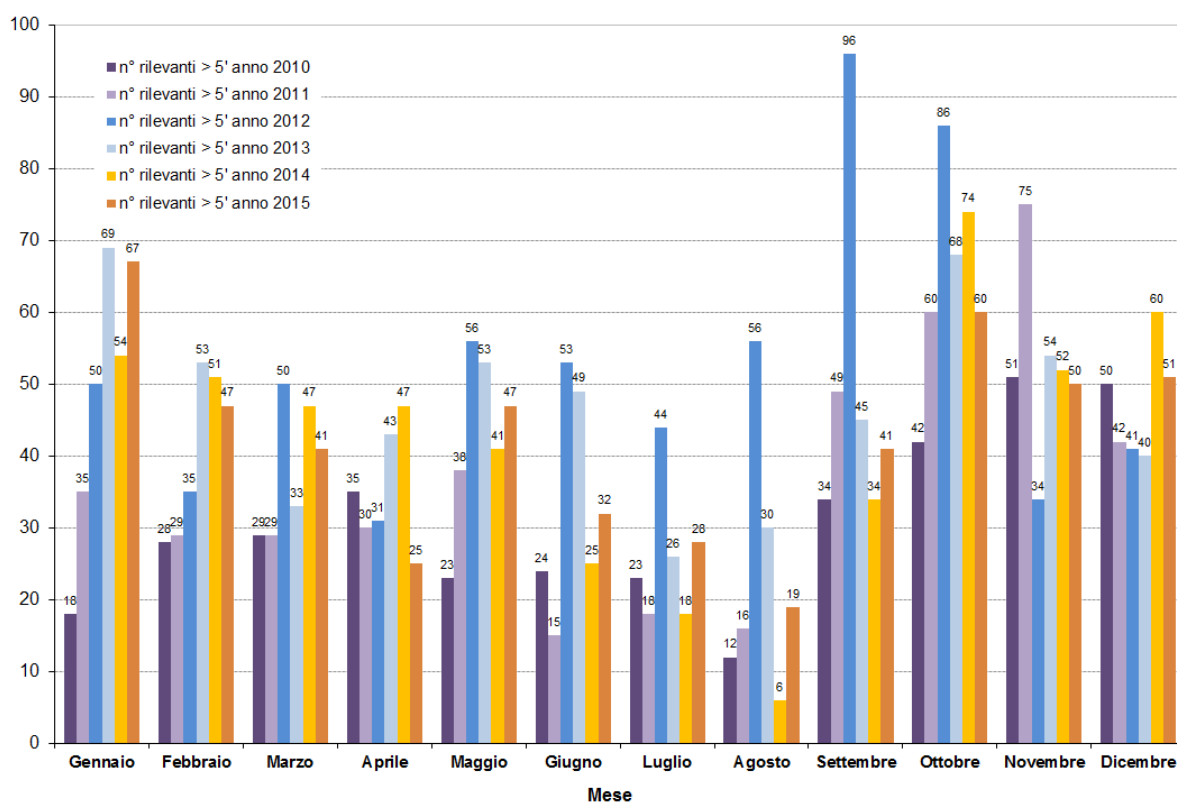




Nella figura seguente viene riportato un **confronto tra i treni "rilevanti"** che hanno superato i 5' di ritardo dal 2010 al 2015. Si assiste in questo caso a una stabilizzazione sui casi di ritardo che variano leggermente in positivo o negativo rispetto al dato dell'anno precedente. Nel complesso sulla rete regionale ci sono stati, nel 2015, 508 casi di ritardo rispetto ai 509 del 2014.



**Rete Regionale - Ritardi treni "rilevanti" con ritardo >5'**  
(Confronto 2010-2015)



## 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.

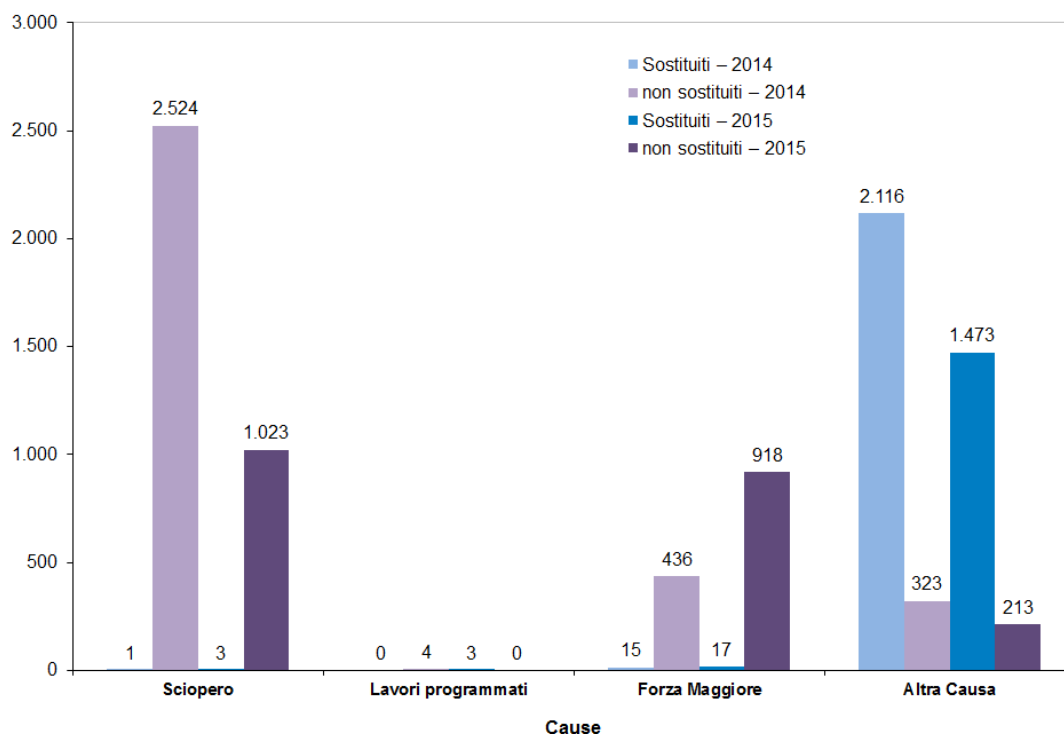
I motivi delle soppressioni vengono classificati in quattro "macrocause": **sciopero, lavori programmati, forza maggiore e "altra causa"**. Quest'ultima individua tutti quei treni la cui limitazione intervenuta non ricade nelle precedenti categorie ma dipende dall'impresa ferroviaria; riguarda principalmente: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

Per quanto riguarda la Rete Nazionale, **nel 2015 sono circolati 190.006 treni** e ne sono stati **soppressi**, durante tutto l'arco dell'anno, **3.650**, pari a circa l'1,9% dei treni programmati. Nel 2014 si erano registrate soppressioni per il 2,9% dei treni programmati, quindi la situazione è in miglioramento.

Dei 3.650 treni soppressi:

- ♣ **1.496 sono stati sostituiti**: le cause sono prevalentemente da imputarsi ad "altra causa"; la situazione è in miglioramento rispetto al 2014;
- ♣ **2.154 non sono stati sostituiti**: le cause sono prevalentemente dovute a sciopero (che risulta in notevole aumento rispetto al 2014) e per quota minore alla "forza maggiore" e ad "altra causa", anche questa diminuita rispetto al 2014. Rispetto al 2014 tutti i valori sono in diminuzione eccetto per "forza maggiore".

Rete Nazionale - Treni sostituiti per linea e causa  
(2014-2015)



Per quanto riguarda la **Rete Regionale**, nel 2015 sono circolati **78.298 treni** e ne sono stati **soppressi 2.198**, pari a circa il 2,8% dei treni programmati. Nel 2014 si erano registrate soppressioni per il 2,1%.

Dei 2.198 treni soppressi:

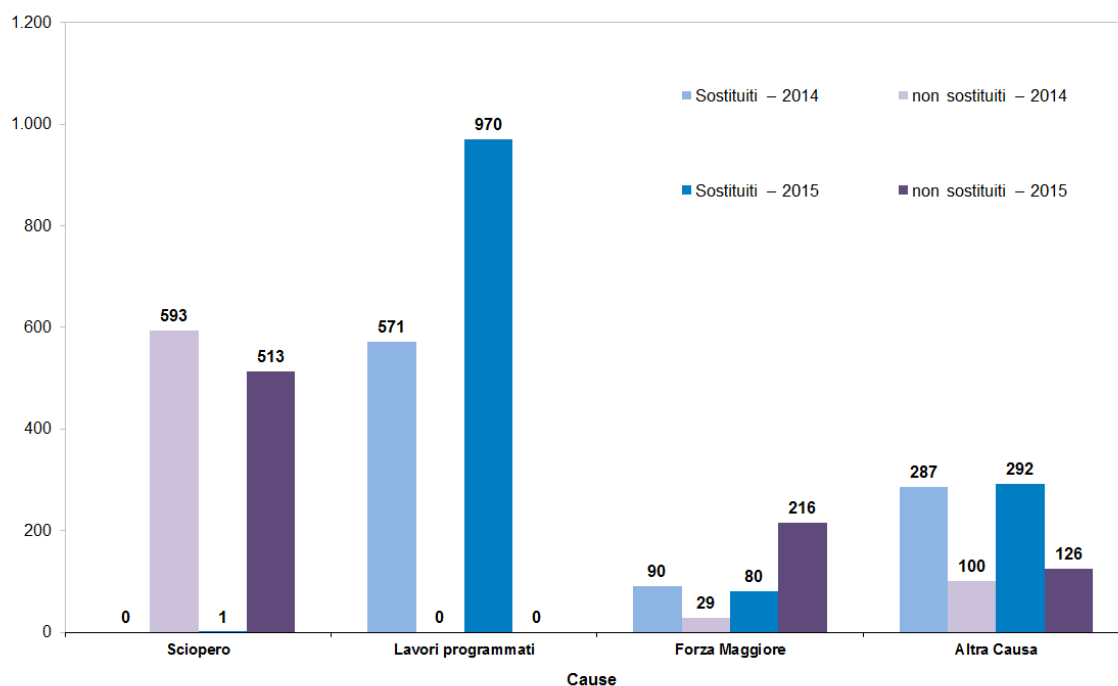
♣ **1.343 sono stati sostituiti**: le cause sono prevalentemente da imputarsi a "lavori programmati" e ad "altra causa". La situazione risulta in miglio-

mento rispetto al 2014, in quanto c'è un netto calo dei lavori programmati e anche dell'altra causa;

♣ **855 non sono stati sostituiti**: le cause sono prevalentemente dovute a sciopero (che risulta in calo rispetto al 2014) e per quota minore ad "altra causa" e "forza maggiore", che risultano in crescita rispetto all'anno precedente pur mantenendosi su valori molto bassi.



Rete Regionale - Treni sostituiti e non sostituiti per causa  
(2014-2015)







## I passeggeri trasportati

I **circa 18,1 milioni di treni\*km** offerti dalla Regione nel 2015 (15,4 milioni circa su Rete Nazionale e 2,7 milioni circa su rete Regionale) e i **circa 0,95 milioni di bus\*km "autosostitutivi"**, a fronte delle riprogrammazioni intervenute negli ultimi anni, si traducono - in un giorno feriale medio - in **oltre 910 treni circolanti** in media.

I treni fermano in **250 stazioni attive** (sono quindi escluse le stazioni che non effettuano più servizio), che ricadono nel territorio della regione Emilia-Romagna. Diversi treni a Contratto della Regione Emilia-Romagna proseguono le loro corse anche su tratte ricadenti nelle regioni limitrofe, attestandosi alle relative stazioni (situazione di reciprocità si hanno per alcuni servizi rientranti nel Contratto di dette Regioni). Nel 2015 ha assunto particolare rilievo l'apertura della **fermata di Bologna San Vitale**, per la relazione da e verso San Benedetto Val di Sambro/Prato, che si è aggiunta all'apertura, nel 2014, di quella sulla linea verso Rimini, completando quindi l'intera offerta di tale importante nodo ferroviario, collocato sulla biforcazione delle due richiamate direttrici nazionali.

Sono state contestualmente chiuse le fermate di Due Maestà, Reggio Viale Piave e Villanova di Castenaso sulla rete ferroviaria regionale.

I **viaggiatori quotidianamente trasportati**, che nel 2015 hanno utilizzato i treni del trasporto regionale a contratto dell'Emilia-Romagna, risultano **circa 153.600. Nell'intero arco dell'anno sono stati circa 45.500.000** (esclusi i passeggeri trasportati su bus sostitutivi).

Nel **periodo invernale** la crescita dei saliti dal 2000 al 2015, sulla Rete Nazionale, risulta del 25% (l'aumento "giornaliero" tra il 2014 e 2015 è stato di 6.600 utenti, pari a circa il 6% del totale, che conferma una ripresa importante della crescita, attenuatasi negli anni 2011-2014).

Nel **periodo estivo**, la crescita è stata di circa il 30% con un aumento minore, ma graduale, rispetto al

dato invernale (l'incremento "giornaliero" tra il 2014 e 2015 è stato di 3.700 utenti pari a circa il 3% del totale). Dopo una stabilità e un consolidamento dell'utenza ferroviaria la stessa riprende una crescita analoga a quella "pre-crisi", anche grazie al miglioramento dei servizi, qualità e regolarità in particolare, anche aiutati dall'arrivo di nuovi treni finanziati dalla Regione e a una razionalizzazione dell'offerta in diversi bacini.

Il trend complessivo dei passeggeri trasportati, che comprende quindi sia **la Rete Regionale che quella Nazionale, è cresciuto dal 2004 al 2015 di circa il 34%**. Negli ultimi quattro anni il dato si è prima sostanzialmente stabilizzato con tendenza comune alla crescita, mentre nell'ultimo anno si registra una crescita marcata.

Da evidenziare il rilevante contributo dato alla crescita dai servizi che si svolgono sulla Rete Regionale.

## 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).**

**Nel corso del 2015** si sono consolidati gli effetti degli interventi di riprogrammazione decisi nel corso dell'anno precedente, che avevano portato a un saldo finale dell'offerta di servizi in base al contratto di 17.900.000 Km\*treno nel 2014, riprendendo un limitato ma sensibile percorso di aumento nei servizi ferroviari, che ha portato a **circa 200.000 Km\*treno in più** rispetto all'anno precedente:

- ♣ aumento di servizio da maggio 2015 tra Bologna-Parma e Milano: due coppie in più Parma Milano, allacciate in coincidenza con preesistenti treni Bologna-Parma. Intervento che ha comportato circa 180.000 Km\*treno in più;
- ♣ servizi estivi Bologna-Ravenna-Rimini nei mesi di giugno, luglio e agosto con il rafforzamento della programmazione estiva sperimentata l'anno precedente. Si sono effettuate circa 300 corse in più pari a 20.000 Km\*treno in più.

Nel corso del 2015 sulla linea Bologna-Firenze si è aperta al pubblico la **fermata di Bologna S. Vitale**, in cui da dicembre fermano 60 treni al giorno, che vanno ad aggiungersi ai 32 che, nella stessa stazione già fermavano sulla relazione Bologna-Imola-Rimini.

Un volume di offerta significativo che potrebbe segnare l'inizio di una svolta nella mobilità urbana e metropolitana bolognese a condizione che l'integrazione dei diversi modi del trasporto pubblico proceda convintamente nella direzione dell'intermodalità treno-bus. Su questo tema il ritardo verso un'integrazione tariffaria efficace ed effettiva è un vincolo da superare con azioni decise.



## Le stazioni ferroviarie

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

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

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

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

- ♣ l'attuazione degli interventi per la riqualificazione completa di tre stazioni tipo comprensiva dell'installazione delle nuove pensiline

(Scandiano, Sassuolo Radici e Lentigione);

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

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

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

Al di là del Progetto 500 stazioni, RFI ha continuato a **riqualificare le stazioni più grandi** per migliorarne l'accessibilità con ricadute, data la loro frequentazione, su gran parte dell'utenza del servizio ferroviario. Il 2015, con prosecuzione all'inizio del 2016, è stato, infatti, caratterizzato principalmente da interventi per portare i marciapiedi ad altezza 55 cm a Modena, Piacenza, Forlì e a Cesena, dove i lavori sono in corso; sono stati completamente ristrutturati i sottopassaggi di Bologna Centrale (installate anche otto scale mobili), Modena, Reggio Emilia storica e Piacenza e messi in funzione nuovi ascensori a Modena, Fidenza e Ravenna.

## 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**.

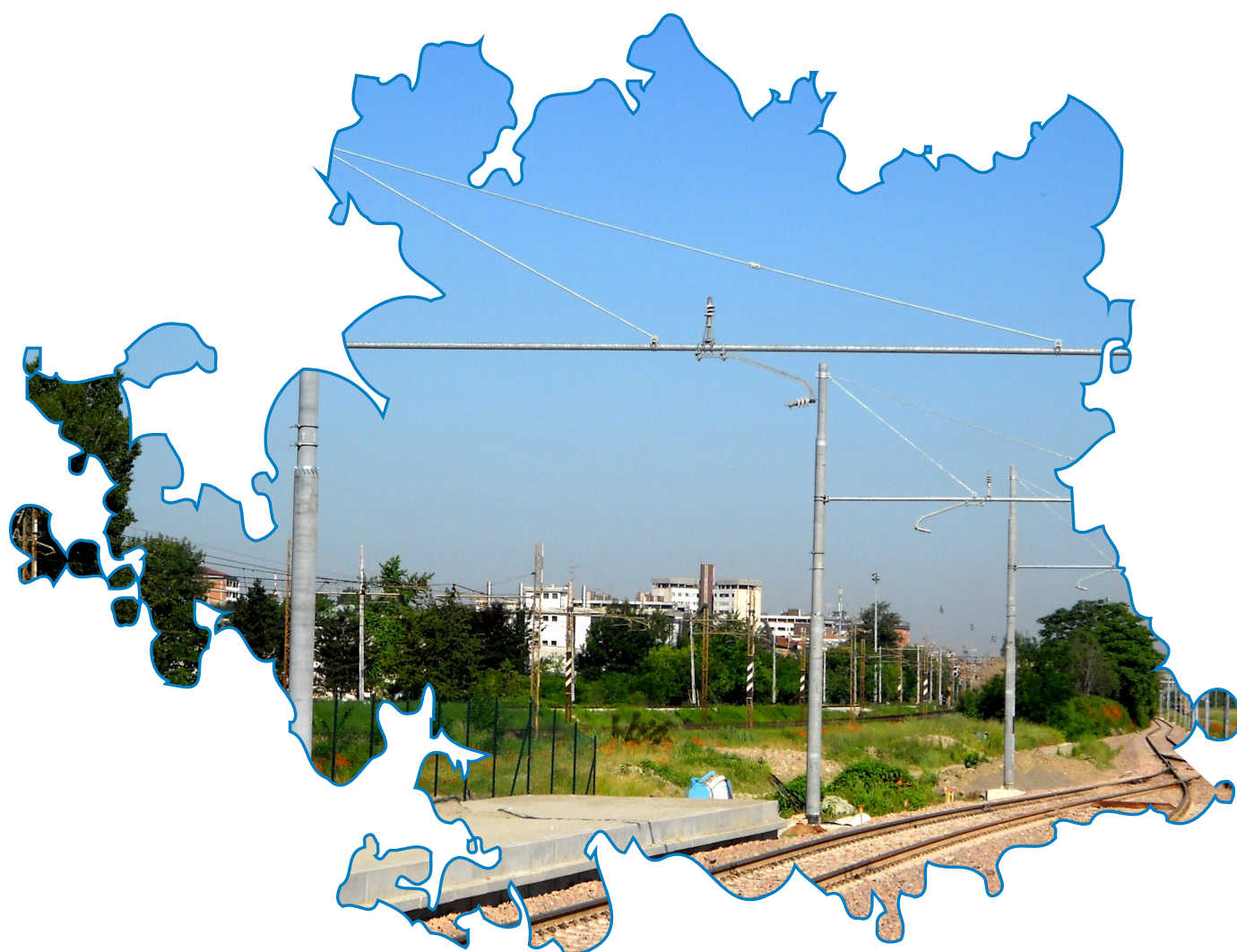
Costituitosi in una prima configurazione temporanea nel marzo 2005, in attuazione dell'art. 17 della L.R. 30/98, il CRUFER continua a operare con ampia autonomia funzionale e gestionale, esercitando in particolare le funzioni di:

- ♣ 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 2015 le consultazioni istituzionali con il Comitato regionale degli utenti del trasporto ferroviario regionale hanno avuto una ripresa di intensità. Negli incontri CRUFER-Regione di fine 2015 il CRUFER ha manifestato la preferenza che le risorse trattenute alle imprese ferroviarie per inadempienze contrattuali venissero impiegate per la concessione di un mese di abbonamento gratuito ai pendolari, da mettere in opera nella primavera 2016.



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

La previsione di investimento per la realizzazione dell'intero **asse AV/AC Torino-Milano-Napoli** è di **32.000 milioni di euro** comprensivi di costi di struttura e fondo di riserva. 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	Attivata 6/2013
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. A partire dal 2015, e con previsione di completamento a giugno 2017 sono previsti lavori di **attrezzaggio tecnologico delle finestre delle gallerie** per un costo di circa 4 milioni di euro.

#### ♣ La tratta Milano-Bologna

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

L'opera è stata realizzata dal consorzio Cepav, costituito dal General Contractor Eni, che ha previsto la realizzazione di 54 cantieri, divisi in diverse tipologie. Dopo l'attivazione parziale di alcuni tratti di linea nel corso del 2007, l'intera linea è

stata attivata il 14/12/2008, con ingresso a Bologna Centrale in superficie.

Sono state completate, dal punto di vista infrastrutturale, tutte le interconnessioni tra la linea storica e la linea AV (l'ultima delle quali è stata attivata nel dicembre 2011). È completato anche lo spostamento della linea storica Milano-Bologna in comune di Modena (cosiddetta "Rilocata"), la cui attivazione è avvenuta il 30 novembre 2014.

Nel corso del 2015 sono state realizzate opere di completamento della linea rilocata per circa 6 milioni di euro e ne sono previste a finire nel 2016 ulteriori 3 milioni circa. A partire dal 2015 e con previsione di completamento nel 2016 sono previsti lavori di miglioramento della galleria di Fontanellato per 6 milioni di euro. I lavori hanno coinvolto circa 4.500 operai.

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

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



### ♣ Il nodo Alta Velocità di Bologna

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

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

Il tracciato di penetrazione urbana della linea AV/AC si sviluppa per **17,8 km** lungo il corridoio individuato dalla linea ferroviaria esistente, con un primo tratto in galleria a partire dal ponte sul torrente Savena (Km 0+000 - punto di collegamento con la linea AV Bologna-Firenze) fino alla nuova stazione AV interrata, da realizzarsi in corrispondenza degli attuali binari dal 12° al 17° della stazione di Bologna Centrale (progressiva km 7+378), per poi riemergere in superficie dal km 10, fino a collegarsi con la linea AV Bologna-Milano in corrispondenza del torrente Lavino in comune di Anzola dell'Emilia (progressiva km 17,8). La gestione operativa dei lavori è di diretta competenza di RFI (che si avvale della Italferr per le attività di ingegneria). L'8 marzo 2004 sono stati avviati i lavori per la realizzazione della nuova stazione sotterranea. I lavori sono stati ultimati a giugno 2012 solo per i servizi passanti sui binari interrati di corretto tracciato, mentre l'attivazione della fermata dei servizi AV nella stazione sotterranea di Bologna è avvenuta nel giugno 2013.

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

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

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

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

#### ♣ Opere interne:

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

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

#### ♣ Opere esterne:

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

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

### "Mi Muovo" in cifre

#### Attori coinvolti nel progetto STIMER:



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

- ★ 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"
- ★ 1,51 milioni di euro per "Mi Muovo Tutto Treno" nel 2015

- ★ 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. 2.010 "Mi Muovo"
- ★ n. 3.225 "Mi Muovo studenti"
- ★ n. 3.730 abbonamenti annuali ferroviari (valore 2014)
- ★ n. 3.775 abbonamenti annuali ferroviari studenti (valore 2014)
- ★ n. 178 "Mi Muovo City Più" e "Mi Muovo City Più studenti"
- ★ n. 36.332 "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 2015 è continuato l'impegno regionale per l'estensione di "Mi Muovo", il sistema di bigliettazione elettronica integrata dell'Emilia-Romagna, che consente alle cittadine e ai cittadini dell'Emilia-Romagna di **utilizzare i treni e i bus con un unico biglietto**, oltre che una serie di altri servizi come il bike sharing e la mobilità elettrica. Mi Muovo è **in funzione nei 9**



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

Gli abbonamenti **Mi Muovo annuali** venduti nel 2015 sono stati **5.235** (compresi i Mi Muovo Studenti), evidenzia un aumento delle vendite del 10,26% rispetto al 2014, mentre per **Mi Muovo Mese** sono stati **36.332** gli abbonamenti venduti, con un aumento di oltre il 4%.

**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 a multicorsa: con Mi Muovo puoi scegliere tu come muoverti sui treni e i bus di tutta la regione. E poi risparmi tempo e denaro, mentre l'azienda ti guadagna.

mi muovo

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

800-388988

Sono anche aumentati i viaggiatori ferroviari che utilizzano abbonamenti annuali, come le persone che utilizzano gli abbonamenti mensili integrati. I risultati delle vendite Mi Muovo mostrano quindi una **tendenza alla fidelizzazione da parte dell'utenza**, sia grazie alle campagne di informazione che sono state realizzate negli anni,

sia per la facilità d'acquisto e la convenienza del prezzo.

Tra le azioni di comunicazione messe in campo dalla Regione per diffondere le informazioni sul sistema "Mi Muovo" si ricorda la sezione dedicata sul **portale Mobilità della Regione** (<http://mobilita.regione.emilia-romagna.it/mi-muovo>).

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

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

mi muovo BUS

mi muovo

800-388988

Regione Emilia-Romagna

Tper QSETA START

mi muovo

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



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

Abbonamenti integrati regionali	Caratteristiche e validità	Prezzi	Dove si acquistano
"Mi 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"**; i beneficiari sono 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 300 persone ogni mese** usufruiscono di questo vantaggio. Nel 2015 l'impegno per la Regione è stato di 1,51 milioni di euro.



## "Mi Muovo in bici"

Anche nel 2015 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.

Nei primi mesi del 2016 sono state effettuate le verifiche richieste per la chiusura del contratto di fornitura. La Regione si è fatta carico anche di assicurare ai Comuni aderenti al progetto la funzionalità della **centrale operativa Mi Muovo in bici** affidandone la gestione, per il 2016, alla ditta Comunicare srl.

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.

Nel periodo gennaio-maggio 2016 gli **abbonamenti** annuali sono stati **1.470**, con la concentrazione prevalente nelle città di Parma, Reggio Emilia e Imola.





## 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**

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



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



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



**1.121.644.753 transiti** rilevati da gennaio a dicembre 2015 (-1,8% dal 2009)



**1.000 km di strade rimaste all'ANAS:** il nuovo Piano quinquennale 2015-2019 prevede un totale di investimenti di quasi 385 milioni di euro in Emilia-Romagna



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



**Finanziamenti previsti dalle intese attuative del DUP** (Documento Unico di Programmazione approvato dalla Regione nel 2008 - 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





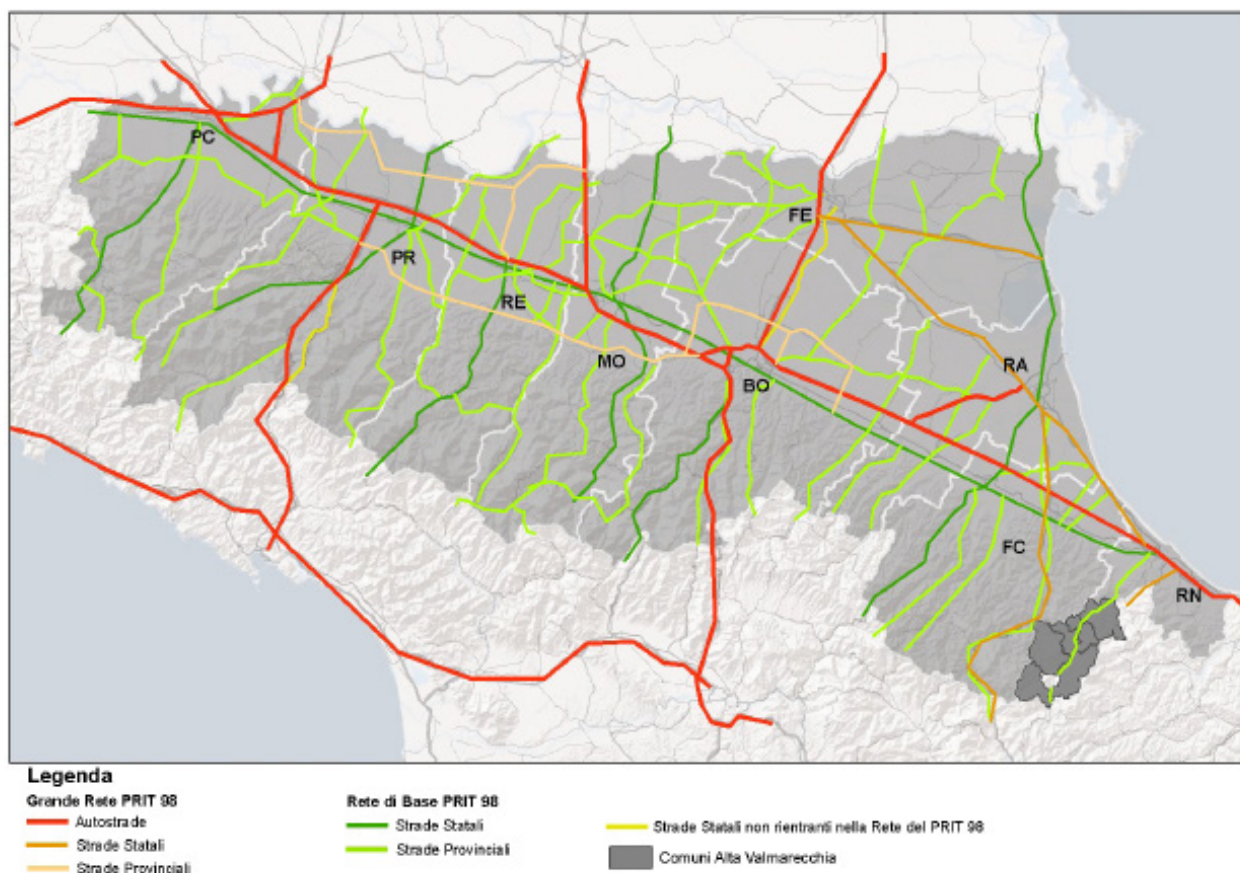
## La conoscenza della rete stradale

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 (5.413 accessi nel 2015). 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 (2008-2015). Sul portale Mobilità è stata pubblicata una sintesi della banca dati alla pagina "Flussi online" (<http://servizissir.regione.emilia-romagna.it/FlussiMTS/>), con 2.620 accessi nel 2015

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

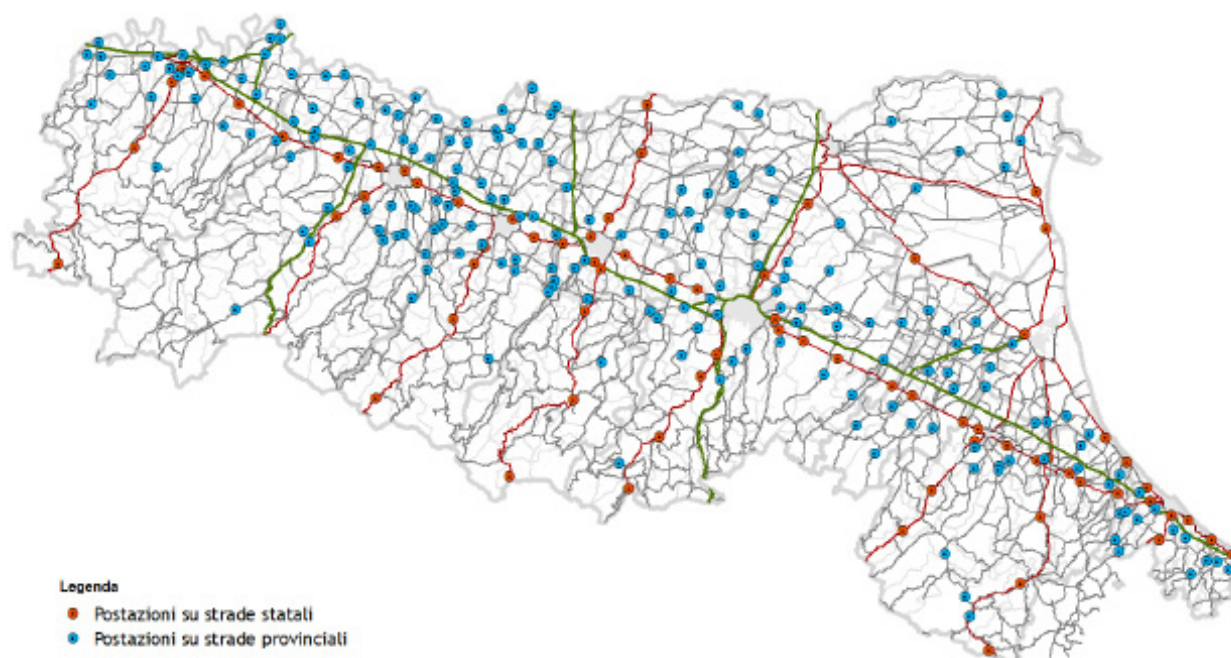
**Limiti di transitabilità puntuali e lineari:** fanno parte del Catasto della principale viabilità extraurbana regionale e si riferiscono a oltre 800 punti singolari (ponti, gallerie, sovrappassi, strette, passaggi a livello ecc.) e alle 18 tipologie previste dal Codice della strada per i veicoli e 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 2009-2015, si evidenzia negli anni una progressiva **diminuzione dei traffici totali**, in particolare di quelli pesanti, con una sostanziale stabilizzazione nell'ultimo periodo.





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

(2009-2015)

Postazione	Tratto	Corsie	Ambito	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Confronto % 2015/2014
152	SP 569 tra Innesco tangenziale Bologna e uscita Zola Predosa (Gesso/Rivabella)	4	BO	59.304	58.526	58.531	58.379	57.663	59.292	58.948	-1
636	SS 9Var tra la tangenziale nord di Parma (intersezione SP 343R) e l'intersezione SP 62R	4	PR	49.898	51.366	50.115			48.925	48.811	0
453	Asse viario Modena-Sassuolo tra Modena e Baggiovara	4	MO	36.662	38.124		40.296	40.322	41.499	42.844	3
129	SS 9Var tra Parma e ponte fiume Taro (Tangenziale nord di Parma)	4	PR	36.018	37.047	38.254	37.229	38.201	38.032	38.804	2
149	SP 255 tra Modena e Navicello	2	MO	30.855	31.155	31.409	30.669	30.882	31.307	31.558	1
25	SS 9 tra San Prospero (Case Crostolo) e Sant'Ilario d'Enza	2	PR	28.682	28.856	28.864	28.682	29.345	29.414	29.295	0
186	SS 16 tra Rimini e Igea Marina-Viserba	2	RN	28.829	28.894	29.429	28.769	29.275	28.016	28.635	2
321	SP 467 tra SP 486 e confine provinciale	4	MO	22.968	24.547	27.557			28.306	28.294	0
148	SS 9 tra Sant'Ambrogio e Castelfranco Emilia	2	MO	28.069	28.150	28.175	27.387	27.323	27.289	27.670	1
244	SP 569 tra Pragatto e innesto variante Ponte Ronca	2	BO	27.011	27.174	27.352	26.675	27.040	27.225	27.513	1
184	SS 16 tra Riccione e Rimini	3	RN	31.299	31.553	31.203	30.426	30.004	29.090	26.686	-8
122	SP 10R tra Piacenza (ponte fiume Trebbia) e San Nicolo'	2	PC	30.819	30.995	31.361	26.617	26.403	26.861	26.536	-1
188	SS 9 tra Rimini e Santa Giustina	4	RN	25.562	26.643	26.943	26.119	26.075	25.785	25.859	0
615	Piazzale Milano (ex SS 9) c/o ponte fiume Po	3	PC				23.263	23.874	24.860	25.202	1
29	SS 9 tra Modena e Rubiera	2	MO	24.469	24.410	24.675	24.348	24.798	25.137	25.001	-1
261	SS 9 tra Cesena e Savignano sul Rubicone	2	FC	25.088		25.689	24.742	24.128	24.403	24.613	1
174	SS 9 tra Ronco e Forlimpopoli	2	FC	24.904	25.592	25.716	24.464	25.631	25.823	24.474	-5
140	SS 9 tra Masone e Rubiera	2	RE	24.167	24.009	24.262	23.851	24.188	24.526	24.470	0
349	SS 16 tra Cervia e Cesenatico	2	FC	22.755	25.671	24.879	23.324	23.380	23.606	23.616	0
351	SS 72 tra Rimini e San Marino	4	RN	25.603	24.493	24.161	23.349	23.569	23.510	23.346	-1
239	SP 486R fra Sassuolo e Castellarano	2	RE	22.307	23.017	23.931	23.535	23.225	23.254	23.217	0
328	SP 486 tra Modena e Baggiovara	2	MO	22.692	23.147	23.530	23.090	23.283	22.723	22.537	-1
127	SS 9 tra Piacenza e Pontenure	2	PC	21.850	21.776	21.910	21.417	21.902	22.459	22.508	0
258	SS 9 tra Forlimpopoli e Cesena	2	FC	23.452	23.605	23.638	22.255	22.396	22.581	22.460	-1
333	SS 9 tra Castel Bolognese e Faenza	2	RA	22.675	22.819	22.920	21.733	22.040	21.962	22.079	1
323	SP 467 fra SP 3 e SS 12	2	MO	15.242	18.446	19.350	19.055		20.517	21.406	4
143	SP 63R tra Sesso e Cadelbosco di Sopra (bivio SP 358R)	2	RE	21.119	21.548	21.707	21.337	21.151	21.485	21.400	0
215	SP 3_1 tra accesso interporto Bologna e viadotto A 13	2	BO	20.941	21.190	21.443	20.328	21.213	21.734	21.390	-2
150	SS 12 tra Modena e Bastiglia	2	MO	20.864	21.002	20.864	21.268	21.162	20.084	21.067	5
151	SP 413 tra Modena e Ganaceto	2	MO	19.867	20.015	20.372	19.847	20.020	20.542	20.928	2
352	SP 136 tra Casello A 1 Rimini Nord e SS 16	2	RN	20.711	21.330	21.367	20.593	20.398	20.581	20.613	0
125	SP 654R tra Piacenza (Tangenziale Sud) e Turro	2	PC	18.852	19.488	19.671	19.287	19.897	19.971	20.575	3
344	SS 3Bis/E 45 tra Borello e Mercato Saraceno	4	FC	20.376	20.650	21.082	19.849	19.784	19.864	20.566	4
380	SS 309Dir (tangenziale di Ravenna) in località Canalazzo	2	RA		21.464		20.137	20.427	20.988	20.451	-3
282	SS 9 tra Anzola dell'Emilia e Bologna	2	BO			20.186	19.673	19.655	19.948	20.414	2
146	SS 12 tra Montale e Modena	2	MO	20.045	19.988	20.057	19.335	19.365	19.521	19.882	2
156	SP 253 tra la località Villanova e inizio variante Castenaso	2	BO	20.945	20.316	20.204	19.463	19.780	19.932	19.850	0



Postazione	Tratto	Corsie	Ambito	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Confronto % 2015/2014
134	SP 343R tra Parma e San Polo	2	PR	19.903	18.871	19.500	19.334	19.378	19.819	19.724	0
391	SP 10R fra Castelvetro Piacentino e confine regionale (Lombardia)	2	PC	21.439	21.687	21.468	19.668		19.810	19.599	-1
280	SP 26 tra Gesso e Ponte Rivabella	2	BO	20.309	20.233	20.141	19.408	19.439	19.624	19.494	-1
131	SP 665R tra Parma e Corcagnano	2	PR	19.108	19.447	19.366	18.845	18.791	19.130	19.196	0
263	Via Adriatica (ex SS 16) tra Riccione e Misano Adriatico	2	RN	18.879	19.358	20.610	19.776	19.283	19.276	18.845	-2
137	SP 28 tra Reggio Emilia (Tangenziale) e Cavriago	2	RE	20.607	20.246	20.082	19.039	18.855	18.890	18.843	0
132	SP 513R tra Parma e Pilastrello	2	PR	18.810	19.224	20.028	19.046	18.370	18.377	18.661	2
638	SS 9 tra la tangenziale nord di Reggio Emilia e Sant'Ilario d'Enza	2	RE	20.164	20.064	19.774	18.965	18.835	18.751	18.531	-1
255	SS 9 tra Castel San Pietro e Imola	2	BO	19.980	19.636	19.085	17.968	17.794	17.976	18.135	1
147	SP 623 tra Modena Sud/casello A 1 e Spilamberto	2	MO	17.495	17.807	17.815	17.139	17.295	17.672	17.822	1
161	SP 568 da Tavernelle all'intersezione della SP3	2	BO	16.782	16.796	17.130	16.681	16.751	16.905	17.044	1
162	SS 9 località Cavazzona	2	MO	16.291	16.258	16.874	16.286	16.280	16.536	16.836	2
124	SS 45 tra Piacenza e Settima	2	PC	17.031	17.063		17.222	16.430	16.613	16.814	1
262	SS 9 tra Savignano sul Rubicone e Santarcangelo di Romagna	2	FC	16.739	16.282	16.800	16.009	16.251	16.411	16.405	0
612	SP 665R dalla località Pilastro a Langhirano	2	PR	15.927	16.299	16.592	15.614	15.897	15.953	16.204	2
651	SS 9 da Imola a Castelbolognese (al confine provinciale)	2	RA		16.983	16.864	16.060	16.303	16.258	16.159	-1
182	SP 258R tra Rimini e A 14	2	RN	19.560	19.485	19.112			16.004	16.073	0
128	SP 10R tra Piacenza (Casello A 1/A 21) e il bivio SP 10R e SP 587R	2	PC			16.204	16.499	16.519	16.116	15.933	-1
133	SP 62R tra Parma (viadotto A 1) e Sorbolo	2	PR	16.537	17.017	16.112	15.518	15.595	15.862	15.835	0
342	SP 33 in località Gatteo	2	FC	13.760	13.807	13.843	13.379	15.259	15.556	15.825	2
254	SS 9 tra Ozzano Emilia e Castel San Pietro	2	BO	16.540	16.137	16.112	15.257	15.495	15.664	15.693	0
622	SP 468R tra Correggio e il confine provinciale	2	RE	14.371	12.831	14.627	14.743	15.116	15.568	15.579	0
288	SP 42 fra Pieve di Cento e Castello d'Argile	2	BO	15.326	15.332	15.541	15.097	14.977	15.184	15.552	2
655	SP 253R dal bivio SP 302R allo svincolo A 14dir a Fornace Zarattini	2	RA		16.399	16.345	15.499	15.684	15.669	15.373	-2
219	SS 9 tra Fiorenzuola d'Arda e Pontenure	2	PC	15.907	15.855	16.007	15.573	15.508	15.481	15.367	-1
126	SP 6 tra Piacenza (Tangenziale Sud) e bivio SP 42/ponte fiume Nure in località San Giorgio Piacentino	2	PC	15.644	15.809	15.682	15.118	14.863	15.337	15.260	-1
123	SP 28 tra Piacenza (Tangenziale Sud) e Gosolengo	2	PC	16.032	16.312	16.552	15.225	14.875	15.105	15.210	1
292	SP 4 tra San Giorgio di Piano e Intersezione SP 11 c/o San Pietro in Casale	2	BO	14.731	14.930	14.772	14.439	14.789	14.817	15.061	2
139	SP 467R tra Fogliano e località Pratisollo (c/o Scandiano)	2	RE	15.401	15.282	15.348	15.099	15.273	15.266	15.054	-1
160	SP 18 tra Bargellino e Calderara di Reno (c/o Variante SP18)	2	BO	13.543	14.136	14.201	14.026	14.145	14.505	14.823	2
397	SP 12 fra casello A 1 e Fidenza	2	PR	14.396	15.091	15.147	14.702	14.587	14.909	14.692	-1
654	SP 7IBisR dal bivio SSPP 32/33ter alla SS 16	2	RA		16.450	17.202	14.376	14.400	14.449	14.447	0
650	SS 9 da Faenza a Villanova di Forlì (al confine provinciale)	2	FC		13.914	13.936	13.207	13.482	13.902	14.416	4
222	SP 359R tra Fidenza e Salsomaggiore Terme	2	PR	14.480	14.742	14.547	13.903	13.989	14.268	14.253	0
100	SP 258R tra Villa Verucchio ed ex Confine regionale (località Dogana)	2	RN	14.350		14.449	13.795	13.855	13.842	14.117	2

Postazione	Tratto	Corsie	Ambito	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Confronto % 2015/2014
334	SP 8 dal Casello A 1 (Faenza) a Cotignola	2	RA		13.792	14.466	13.562	13.485	13.628	13.902	2
426	SS 63 tra Casina e Vezzano sul Crostolo	2	RE	13.587	13.667	13.944	13.428	13.386	13.586	13.769	1
623	SP 30 tra Campagnola Emilia e il confine provinciale	2	RE	13.776	14.142	13.881	13.417	13.559	13.543	13.563	0
112	SP 111 tra Boretto e Viadana sul ponte Po	2	RE	13.550	14.914	14.313	13.555	13.524	13.499	13.521	0
153	Via Porrettana (ex SS 64) tra Bologna e Pontecchiano Marconi	2	BO	19.347	16.015	15.684	14.069	13.817	13.665	13.468	-1
355	SP 17V tra San Giovanni in Marignano e Morciano di Romagna (variante)	2	RN			12.462	11.674	12.231	12.553	13.454	7
108	SP 412R tra Castel San Giovanni (Casello A 21) e ponte fiume Po	2	PC	13.600	13.658	13.496	12.786	12.610	13.152	13.448	2
637	SS 62 tra Fornovo di Taro e Collecchio	2	PR	13.699	13.571	13.725	13.320	13.038	13.286	13.389	1
237	SP 23 tra Quattro Castella e la Variante di Montecavolo (c/o bivio SP 21)	2	RE	13.438	13.710	14.172	13.641	13.432	13.324	13.388	0
670	SP 114 dalla rotonda SP 114/viale Parisoli alla rotonda SP467	2	RE							13.357	
220	SS 9 tra Fiorenzuola d'Arda e Fidenza al confine provinciale	2	PC	12.705	13.092	13.238	12.795	12.953	13.134	13.193	0
310	SP 358R fra Cadelbosco di Sopra e Castelnovo di Sotto	2	RE	12.944	13.186	13.437	12.935	12.795	12.902	13.120	2
289	SP 66 fra Cento e Sant'Agostino	2	FE	12.656	12.772	12.980	12.846	12.530	12.578	12.777	2
330	SS 64 tra Sasso Marconi e Marzabotto	2	BO	13.444	13.452	13.426	12.698	12.330	12.416	12.602	1
278	SP 6 tra Budrio e bivio SP 253	2	BO	12.576	12.723	12.743	12.296	12.292	12.444	12.597	1
246	SP 255 da Decima a San Giovanni in Persiceto	2	BO	12.275	12.422	12.593	11.983	12.092	12.274	12.487	2
251	SP 610 tra Imola e Casalfiumanesi in località Ca' Misericordia	2	BO	12.908	12.809	12.835	12.165	12.170	12.267	12.335	1
652	SS 16 dal bivio SP 610R ad Argenta	2	FE		12.344	12.601	11.779	11.823	11.996	12.247	2
628	SS 309 tra Comacchio e confini provinciali di Ferrara e Ravenna	2	FE	13.306	11.813	13.360	12.242	12.105	12.237	12.163	-1
19	SP 343R tra Colorno e Casalmaggiore	2	PR	12.270	9.943	11.791	11.523	11.503	11.874	11.921	0
312	SP 42 fra Novellara e San Giacomo (SP 62R)	2	RE	11.407	11.376	11.400		11.354	11.675	11.874	2
279	SP 31 dal bivio SP 28 per Castenaso a Ponte Rizzoli	2	BO	10.727	11.000	11.052	10.743	11.167	11.380	11.868	4
157	Via San Donato (ex SP 5) tra Granarolo dell'Emilia e Quarto Inferiore	2	BO	17.766	17.873	17.805	13.955	11.729	11.932	11.821	-1
402	SP 18 da Pilastrello (bivio SP 513R) al bivio per la Pedemontana	2	PR	11.941	12.144	12.421	12.207	12.103	11.818	11.782	0
95	SP 10R tra Castel San Giovanni e Sarmato	2	PC	12.068	11.732	11.832	11.657	11.622	11.757	11.728	0
439	SP 49 da Santarcangelo di Romagna alla località Posta (bivio SP 258R)	2	RN	13.130	13.052	12.608	11.921	11.723	11.918	11.689	-2
354	SP 31 tra Viadotto A 14 e Coriano	2	RN	12.767	12.683	12.782	12.003	11.671	11.711	11.644	-1
138	SS 63 tra Reggio Emilia e Puianello	2	RE	12.159	11.948	11.708	11.403	11.616	11.646	11.643	0
662	SP 2 tra intersezione SP 14 e Copparo	2	FE			12.277	11.694	11.730	11.813	11.620	-2
608	SP 140 da Diegaro (SS 9) a Pievesestina (E 45)	2	FC	12.063	11.565	11.706	11.357	11.415	11.442	11.533	1
260	SP 8 tra Cesena e A 14	2	FC	11.921	12.325	12.194	11.472	11.380	11.424	11.444	0
505	SP 610 tra casello A 1 (Imola) e bivio SP 51 per Castel Guelfo di Bologna	2	BO	10.476	11.102	11.095	10.180	10.392	10.738	11.208	4
502	SP 26 tra località Pioppa e viadotto A 1 (c/o Zola Predosa)	2	BO	11.677	11.729	11.606	11.291	11.079	10.831	11.115	3
135	SP 10 tra Parma (Tangenziale) e Viarolo	2	PR	11.165	11.538	11.394	10.904	10.754	10.906	11.094	2
440	SP 35 tra bivio SP 50 (località Cella) e Sant'Andrea in Casale	2	RN	11.911	12.222	12.353	11.866	11.823	11.647	11.081	-5

Postazione	Tratto	Corsie	Ambito	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Confronto % 2015/2014
385	SP 10R fra Castel San Giovanni e Confine regionale (Lombardia)	2	PC	10.876	10.933	11.009	10.770	10.647	10.825	11.014	2
336	SP 253R tra Lugo (ponte fiume Senio) e Bagnacavallo	2	RA	10.933	11.021	11.257	11.099	11.006	10.873	10.771	-1
624	SP 23 tra Rivalta e la variante di Montecavallo	2	RE	10.505	10.870	11.002	10.648	10.637		10.647	
226	SP 32 dal bivio SP 16 (per Langhirano) al bivio SP 665R	2	PR	10.368	10.617	10.909	10.620	10.463	10.512	10.492	0
337	SP 14 fra Lugo (bivio SSPP 41/46) e Fusiignano	2	RA	11.691	11.907	11.858	11.853		11.130	10.457	-6
625	SP 14 da Poggio Berni (bivio SP 73) a Sant'Arcangelo di Romagna	2	RN	11.105	11.156	10.980	10.169	10.174	10.388	10.443	1
158	SS 64 tra Bologna e Lovoletto	2	BO	10.559	10.668	10.770	10.287	10.510	10.318	10.259	-1
504	SP 7 dalla località Ca de' Mandorli al bivio per Castel de Britti	2	BO	10.816	10.601	10.636	10.064	10.077	10.189	10.223	0
611	SP 357R da Fornovo di Taro al bivio SP 93 per Fidenza	2	PR	10.416	10.694	10.985	10.496	10.127	9.950	10.198	2
309	SP 10R fra Castelvetro Piacentino e Monticelli d'Ongina	2	PC	10.690	10.978	11.077	10.506	10.373	10.323	10.161	-2
154	Tra Rastignano e Pian di Macina (SP85 Fondo Valle Savena)	2	BO	9.576	9.394	9.408	8.948	9.075	9.552	10.120	6
451	SP 62RVar sulla variante di Luzzara (c/o Codisotto)	2	RE	8.580	9.206	9.470	9.413	9.552	9.908	10.029	1

*Nota: il confronto % è sulla base dei dati (indice transiti aggregati) disponibili.*

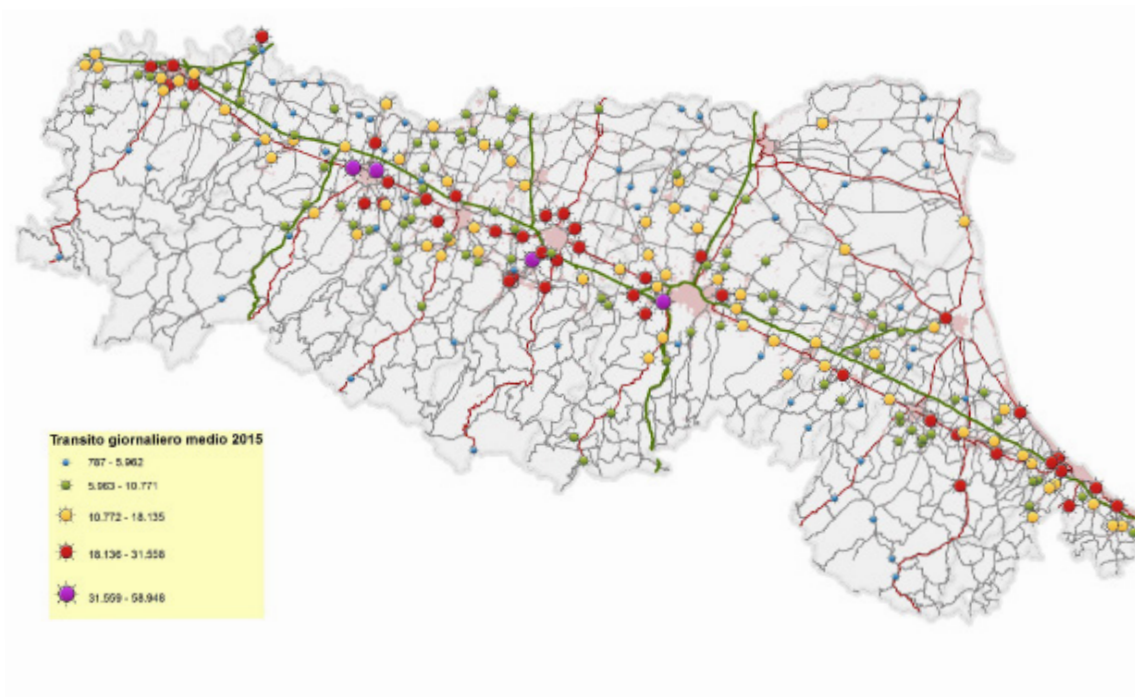
*Validazione serie dati su base mensile e disponibilità di almeno 6 mesi.*





## Transito giornaliero medio per postazione

(2015)



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 2015. 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.



## Flussi per tratto autostradale (2015-2008 e 2015-2014)

Autostrada	Postazione	Descrizione tratta elementare	Flussi 2015			Variazione % 2015-2008 flussi totali	Variazione % 2015-2014 flussi totali
			Flusso totale	Veicoli pesanti	% pesanti		
A1	1	PIACENZA NORD - N. A1/COMPLANARE KM 55	75.592	22.866	30%	N.D.	14%
A1	2	ALL.A1/A21 - FIORENZUOLA	89.414	29.468	33%	N.D.	10%
A1	3	FIORENZUOLA - FIDENZA SALSOMAGGIORE T.	85.778	28.086	33%	-8%	10%
A1	4	FIDENZA SALSOMAGGIORE T. - ALL. A1/A15	85.729	27.791	32%	N.D.	10%
A1	5	ALL. A1/A15 - PARMA	80.320	26.714	33%	N.D.	10%
A1	6	PARMA - CANOSSA CAMPEGINE	81.249	27.069	33%	-5%	9%
A1	7	CANOSSA CAMPEGINE - REGGIO EMILIA	83.714	27.189	32%	N.D.	9%
A1	8	REGGIO EMILIA - ALL. A1/A22	84.287	27.022	32%	-4%	8%
A1	10	MODENA NORD - MODENA SUD	99.127	33.851	34%	N.D.	6%
A1	11	MODENA SUD - ALL. A1/A14 N.	108.357	35.215	32%	-9%	7%
A1	12	ALL. A1/A14 N. - ALL.A1/RAC.CAS.	34.955	11.631	33%	N.D.	7%
A1	13	ALL.A1/RAC.CAS. - SASSO MARCONI	55.668	20.296	36%	-13%	4%
A1	14	SASSO MARCONI - RIOVEGGIO	50.279	19.413	39%	N.D.	4%
A1	15	RIOVEGGIO - PIAN DEL VOGLIO	48.338	19.203	40%	N.D.	5%
A1	16	PIAN DEL VOGLIO - RONCOBILACCIO	47.554	18.918	40%	N.D.	4%
A1	17	RONCOBILACCIO - BARBERINO	47.624	18.920	40%	-10%	4%
A13	19	BOLOGNA ARCOVEGGIO - BOLOGNA INTER-PORTO	58.713	17.625	30%	N.D.	1%
A13	20	BOLOGNA INTERPORTO - ALTEDO	53.057	15.567	29%	N.D.	1%
A13	21	ALTEDO - FERRARA SUD	50.225	15.296	30%	-2%	1%
A13	22	FERRARA SUD - FERRARA NORD	44.274	16.034	36%	N.D.	-2%
A13	23	FERRARA NORD - OCCHIOBELLO	45.890	16.194	35%	N.D.	2%
A14	24	ALL. A1/A14 N. - BOLOGNA B.PANIGALE	73.547	23.630	32%	N.D.	6%
A14	26	ALL.A1/RAC.CAS. - BOLOGNA CASALECCHIO	38.646	10.898	28%	N.D.	2%
A14	28	ALL.A14/RAC.CAS - ALL.A14/A13	86.560	28.811	33%	-6%	6%
A14	30	BOLOGNA FIERA - BOLOGNA S.LAZZARO	70.594	23.120	33%	N.D.	6%
A14	31	BOLOGNA S.LAZZARO - CASTEL S.PIETRO	87.442	25.808	30%	-11%	4%
A14	32	CASTEL S.PIETRO - IMOLA	86.244	25.984	30%	N.D.	4%

Autostrada	Postazione	Descrizione tratta elementare	Flussi 2015			Variazione % 2015-2008 flussi totali	Variazione % 2015-2014 flussi totali
			Flusso totale	Veicoli pesanti	% pesanti		
A14	33	IMOLA - AL. A14/DIR. RA	80.845	24.614	30%	-9%	4%
A14 dir	34	ALL. A14/DIR. RA - RAVENNA	15.288	4.856	32%	-19%	0%
A14	35	ALL. A14/DIR. RA - FAENZA	67.932	20.556	30%	N.D.	5%
A14	36	FAENZA - FORLI'	65.619	20.272	31%	N.D.	5%
A14	37	FORLI' - CESENA NORD	65.768	19.686	30%	N.D.	4%
A14	38	CESENA NORD - CESENA	58.846	17.773	30%	N.D.	4%
A14	39	CESENA - RIMINI NORD (*)	57.948	17.563	30%	-10%	5%
A14	40	RIMINI NORD - RIMINI SUD	55.481	17.404	31%	N.D.	5%
A14	41	RIMINI SUD - RICCIONE	57.316	17.651	31%	N.D.	5%
A14	42	RICCIONE - CATTOLICA	53.046	16.925	32%	N.D.	5%
A14	43	CATTOLICA - PESARO URBINO	44.501	15.639	35%	-13%	5%
A15	44	PARMA OVEST - ALL. A1	20.511	7.073	34%	-15%	10%
A15	45	FORNOVO - PARMA OVEST	19.373	6.898	36%	-12%	11%
A15	46	BORGOTARO - FORNOVO	19.218	6.882	36%	-8%	11%
A15	47	BERCETO - BORGOTARO	17.418	6.714	39%	-11%	9%
A15	48	PONTREMOLI - BERCETO	17.086	6.670	39%	-12%	8%
A21	49	CASTEL SAN GIOVANNI - PIACENZA OVEST	37.995	17.389	46%	-2%	3%
A21	50	CAORSO - ALL. A21 DIR. FIOREZZUOLA	26.467	11.365	43%	7%	N.D.
A21	51	ALL. A21 DIR. FIOREZZUOLA - CASTELVETRO PIACENTINO	36.074	15.305	42%	-18%	N.D.
A21	52	CASTELVETRO PIACENTINO - CREMONA	33.973	15.056	44%	-19%	N.D.
A22	53	CAMPOGALLIANO - CARPI	42.648	14.718	35%	-7%	N.D.
A22	54	CARPI - REGGIOLO	37.417	13.953	37%	-9%	N.D.
A22	55	REGGIOLO - PEGOGNAGA	36.313	13.717	38%	-11%	N.D.

(\*) La tratta Cesena - Rimini Nord presenta in realtà un casello intermedio Valle del Rubicone i valori dei flussi indicati sono infatti la media tra la tratta precedente e quella successiva, questa scelta è stata fatta per poter ancora rendere confrontabili i valori sui riferimenti del 2008 anno in cui il casello in questione non era ancora realizzato.



## 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).



- **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.

### Caratteristiche del progetto

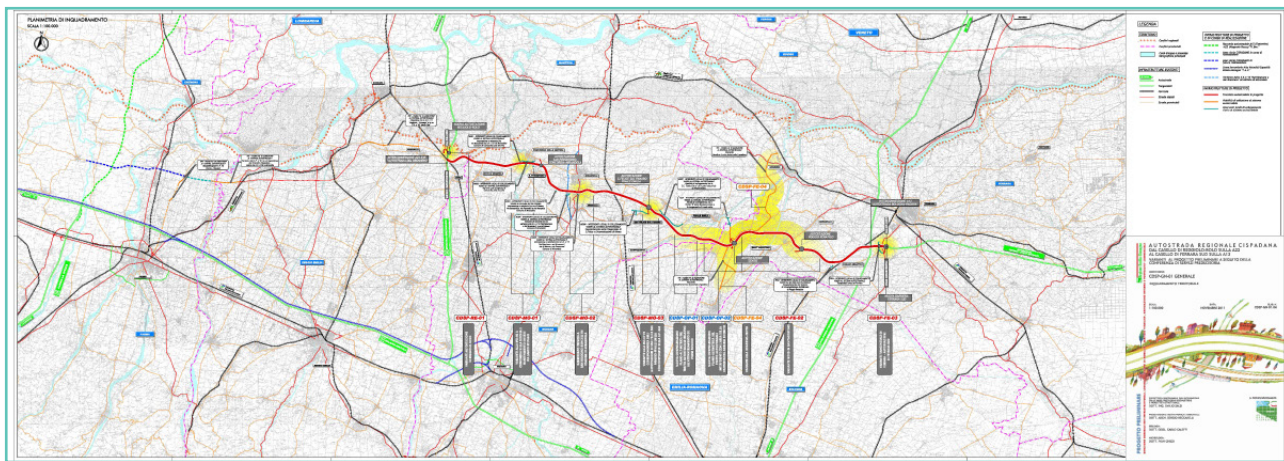
- **Doppia corsia di marcia e corsia di emergenza** per ogni direzione (con possibilità di essere ampliata in futuro con una terza corsia);
- **lunghezza complessiva di circa 67,5 km**, con inizio nel comune di Reggiolo (dove si raccorda con l'autostrada A22 del Brennero) e termine nel comune di Ferrara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

### 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 €. Nel corso del 2015 sono state quindi avviate le procedure per il subentro dello Stato alla Regione nella concessione dell'autostrada Cispadana, che potranno essere completate solo a seguito dell'imminente conclusione della procedura di VIA. Visto il contrasto tra i due Ministeri, la valutazione sulla compatibilità o meno dell'opera è stata rimessa al Consiglio dei Ministri che, nella seduta del 10 febbraio 2016, ha condiviso la proposta del Ministero dell'Ambiente.

La Concessionaria ARC ha quindi provveduto al deposito e alla pubblicazione della documentazione integrativa alla procedura di VIA: una volta conclusasi positivamente si procederà alla localizzazione dell'opera e alla successiva approvazione del progetto definitivo e successivamente dell'esecutivo.

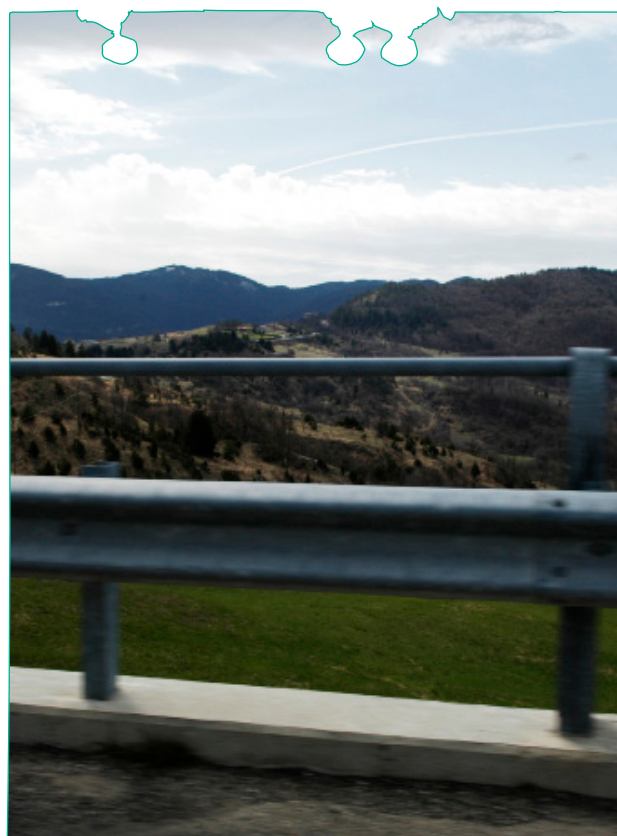
## Gli investimenti regionali per la rete stradale di interesse regionale

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

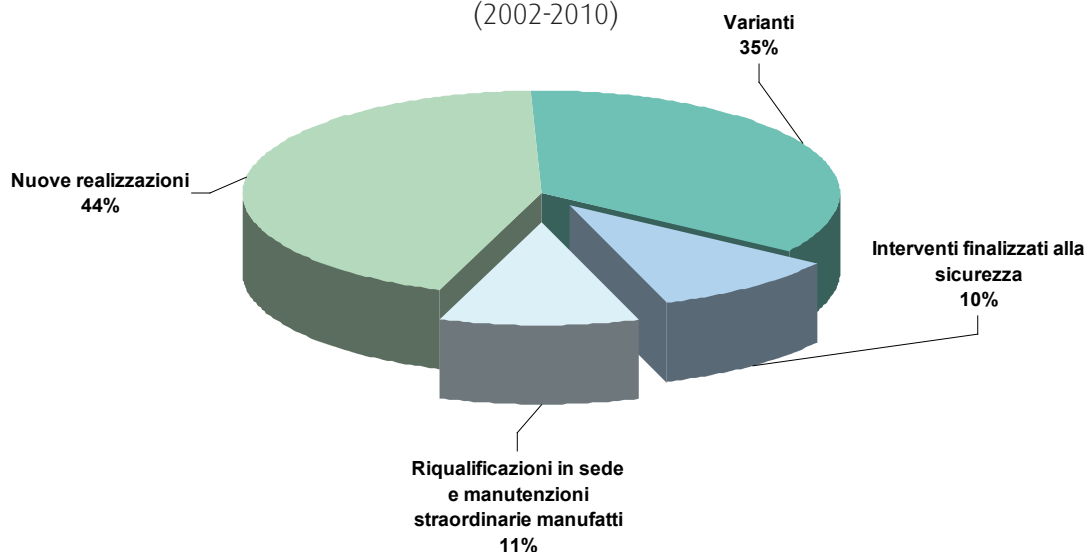
(2002-2010 - Importi in euro)

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)



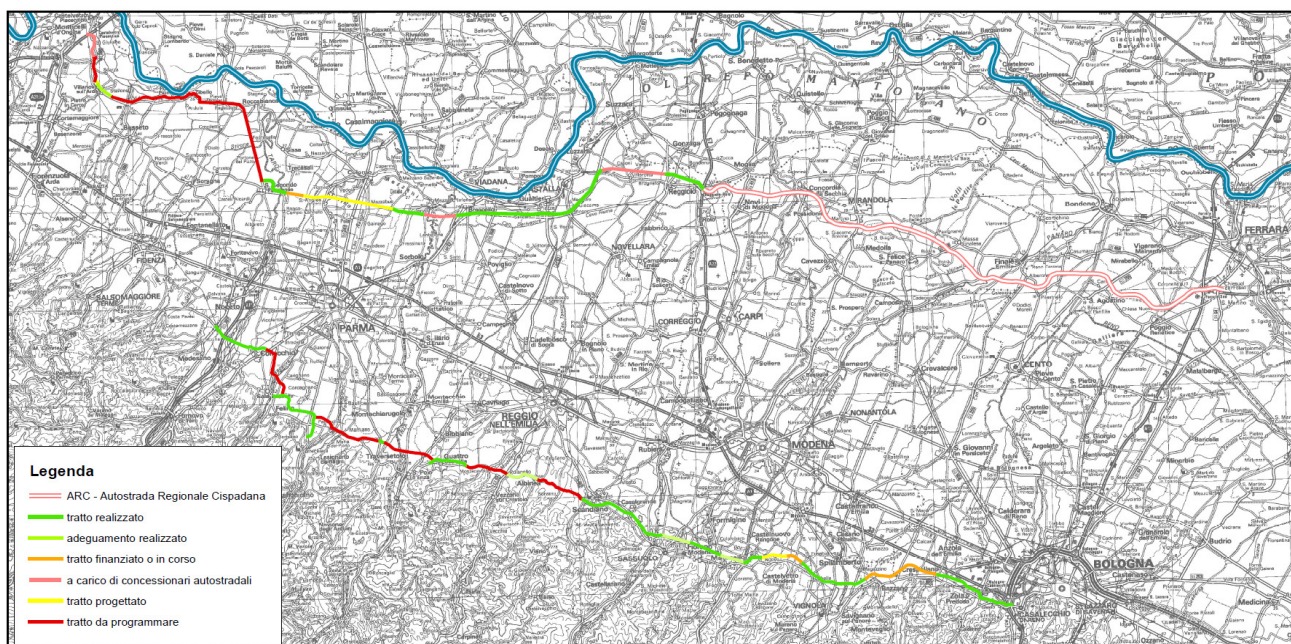
Con questi interventi la Regione, insieme alle Province, ha voluto **potenziare la struttura della rete stradale regionale**, sia attraverso nuove realizzazioni o varianti ai centri abitati, sia riqualificando le strade, per consentire la fluidificazione del traffico e la messa in sicurezza delle arterie.

Alla realizzazione di **nuove infrastrutture** è stata destinata circa la metà dei finanziamenti totali: si tratta prevalentemente di **tronchi di Pedemontana e Cispadana**. Per quest'ultima 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 e sono in esercizio alcuni tratti in provincia di Reggio Emilia e Parma.

In particolare, in provincia di Bologna nel luglio 2015 sono stati avviati i lavori della cosiddetta **Nuova Bazzanese**, mentre in provincia di Modena un lotto già finanziato non è stato ancora avviato a causa di ricorsi nella procedura espropriativa. In provincia di Parma è stato avviato un approfondimento tecnico per armonizzare il progetto della realizzanda cassa di espansione del torrente Baganza con quello del tratto di Pedemontana in variante all'abitato di Sala Baganza, che si raccorderà con il tratto Collecchio-Noceto-Medesano, ad ovest, e con la tangenziale di Felino, ad est.







La Regione **monitora ogni sei mesi l'andamento degli interventi finanziati alle Province**. Gli ultimi dati disponibili, relativi al 31/12/2015, 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 147 conclusi, 5 in corso di realizzazione e 6 in fase di progettazione o ancora da avviare. A questi vanno aggiunti 13 nuovi lavori, di cui 8 conclusi, 4 in corso e 1 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 147 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 dagli interventi finanziati nel 2002 di circa quattro anni, a quelli finanziati nel 2009 e 2010, per i quali si sta confermando, la durata media rispetto agli anni precedenti, attestandosi su una durata media pari a poco più di due anni e mezzo.

La Regione, dopo il trasferimento alle Province delle strade, ha destinato alle stesse **risorse per opere di manutenzione straordinaria**, definite sulla base dell'estesa chilometrica di tali strade. Fino al 2011 è stata erogata la quota di **5.200 euro al km**, con un impegno finanziario regionale annuo complessivo di circa 10,2 milioni di euro. Nel corso del 2011 le Province hanno manifestato l'esigenza di un sostegno finanziario per lavori di manutenzione straordinaria anche sulla restante rete provinciale, anche se non definita di interesse regionale. 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.

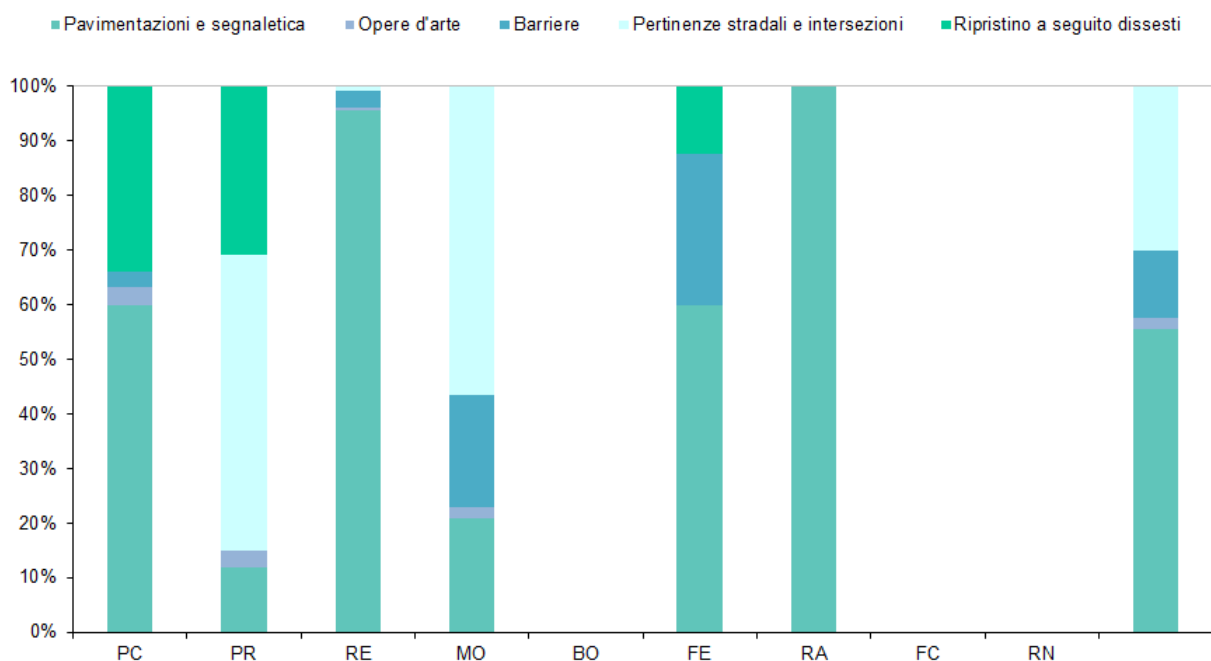
Nel 2014 è stato ripartito l'importo complessivo di **5.800.000 euro**, mentre nel 2015 la somma complessiva di **10.000.000 euro**.



La maggior parte delle Province ha destinato il 100% delle risorse a disposizione a favore della **viabilità di interesse regionale**, che costituisce l'ossatura portante della propria rete viaria. Molte Amministrazioni, inoltre, non hanno integrato il finanziamento regionale con risorse proprie. Tuttavia alcuni Enti hanno messo in campo anche importanti risorse proprie e sono intervenuti anche sulla restante viabilità provinciale.



### 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 resisi necessari a seguito di **eventi eccezionali o calamitosi**. Negli ultimi anni si è registrato un consistente aumento, da parte delle Province, di richieste derivanti dalla necessità di interventi urgenti per danni causati dagli eventi calamitosi, per garantire condizioni di sicurezza alla circolazione accettabili. Tra il 2002 e il 2015 sono stati assegnati alle Province **oltre 23,65 milioni di euro di contributi**.

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

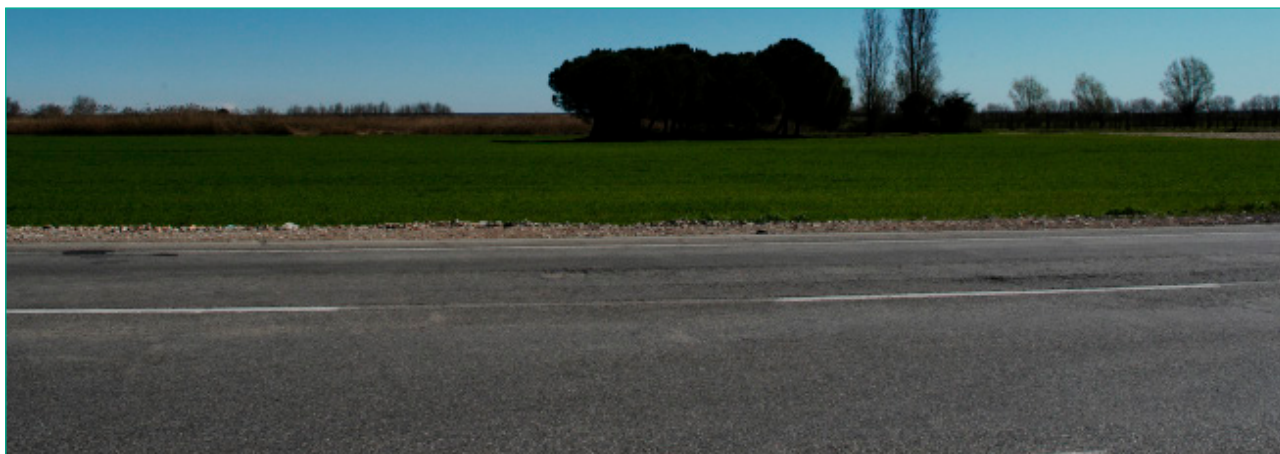
Questo lo **stato di attuazione del totale degli interventi** inseriti negli Accordi di Programma Quadro: quelli conclusi rappresentano circa il 93% del totale (per un importo di 267,40 milioni di euro), gli interventi che si trovano in fase di collaudo e di prossima entrata in funzione sono il 5,92% (per un importo di 17 milioni di euro) e quelli per i quali i lavori sono tuttora in corso sono lo 0,48% (per un importo di 1,4 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, complementarietà e concentrazione degli interventi finanziabili con il programma FSC (Fondo Sviluppo e Coesione) rispetto ad alcuni obiettivi del DUP.

Negli anni dal 2010 al 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 2015-2019**, approvato dal CIPE il 6 agosto 2015, prevede, un totale di investimenti di **quasi 385 milioni di euro** in Emilia-Romagna. **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 condi-

visione 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.

In particolare, spicca per importanza l'intervento noto come **"Nodo di Casalecchio di Reno"**, lungo la SS64 Porrettana, in provincia di Bologna, su cui la Regione ha svolto un ruolo di coordinamento e costante presidio nei confronti di ANAS e Autostrade per l'Italia, soggetto finanziatore dell'opera. Si tratta di una variante alla Statale che consentirà di prolungare il nuovo tratto realizzato fra Sasso Marconi e Borgonuovo in complanare alla A1 (in occasione dei lavori del lotto 1 della Variante di Valico) fino a interconnetterlo alla Tangenziale di Bologna attraversando in nuova sede il centro di Casalecchio di Reno, all'interno del quale è prevista anche una galleria artificiale. Il progetto definitivo, pur essendo stato già approvato dal CIPE, ha dovuto subire alcune integrazioni e aggiornamenti.

Nel corso del **2015 ANAS ha gestito n. 3 lavori di ammodernamento e varianti**, derivanti anche da piani approvati in passato: di questi, uno è stato ultimato (SS64 Ammodernamento tra Silla e Marano - 1° stralcio) e 2 risultavano al 31/12/2015 in corso di esecuzione (lungo la SS63 e la SS64). La tangenziale di Ferrara in variante alla SS64 è stata poi ultimata il 21/3/2016.

### Interventi previsti dal Piano quinquennale 2015-2019

Intervento	Importo in milioni di euro	Tipologia di opera	Stato di attuazione
Completamento tangenziale di Reggio Emilia - 1° lotto (Tratto S. Prospero Strinati - Pieve Modolena)	71,6	Nuova opera	In progettazione
Completamento tangenziale di Reggio Emilia - 2° lotto (Tratto Pieve Modolena - Corfe Tegge)	114	Nuova opera	In progettazione
SS62 - Ammodernamento dell'asse stradale nel tratto compreso tra i centri abitati di Parma e Collecchio	12,9	Nuova opera	In progettazione
SS12 - Lavori di messa in sicurezza del tratto di SS12 nuova estense compreso fra le progressive km 139+344 e km 139+889 denominato "il carrai", e km 139+889 e km 140+155 denominato "curva Acquabona" in comune di Pavullo nel Frignano	7	Varianti e rescissioni	In progettazione
SS9 - Completamento della Complanare di Bologna - tratto nord Ponte Rizzoli - San Lazzaro	40	Nuova opera	Preliminare concluso
SS72 - Rimini - San Marino (Interventi di riqualificazione e messa in sicurezza)	25	Messa in sicurezza	In progettazione
Nodo ferro-stradale Casalecchio di Reno: stralcio stradale SUD (=2° lotto)	60	Nuova opera - completamento	Definitivo da adeguare
<b>Totale</b>	<b>384,5</b>		

## 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.



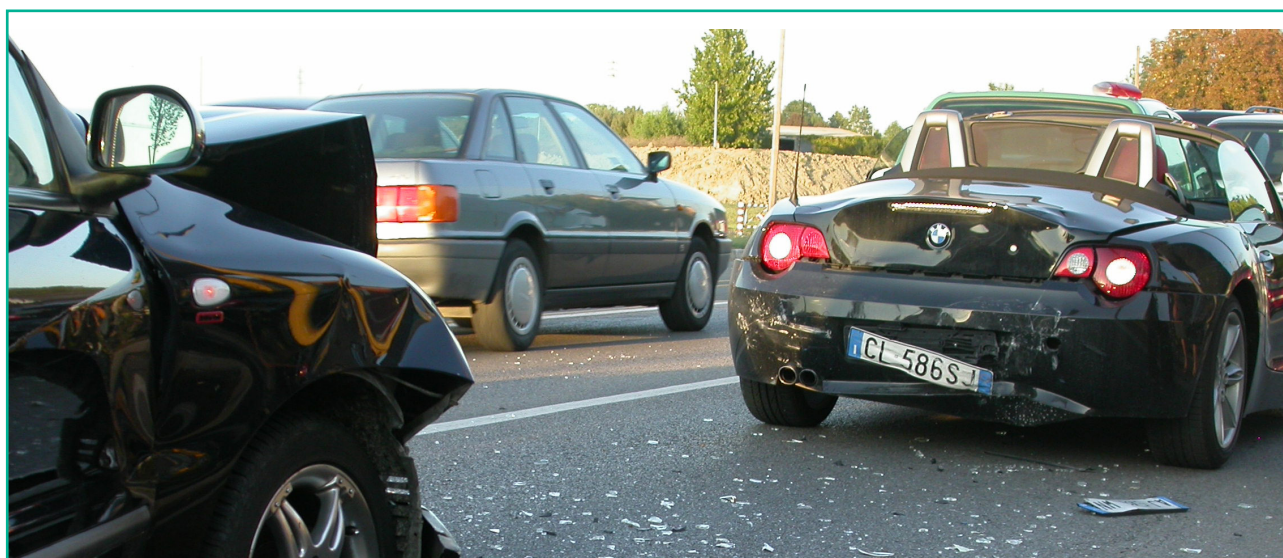


## Incidenti, morti e feriti in Italia e in Emilia-Romagna

(2010-2014 - Fonte Istat)

Anno	Incidenti		Morti		Feriti	
	Italia	RER	Italia	RER	Italia	RER
2010	211.404	20.152	4.090	401	302.735	27.999
2011	205.638	20.415	3.860	400	292.019	27.989
2012	188.228	18.313	3.753	380	266.864	24.893
2013 (*)	181.227	18.135	3.385	344	257.421	24.914
<b>2014</b>	<b>177.031</b>	<b>17.455</b>	<b>3.381</b>	<b>327</b>	<b>251.147</b>	<b>23.905</b>

(\*) Dato rivisto da ISTAT.



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

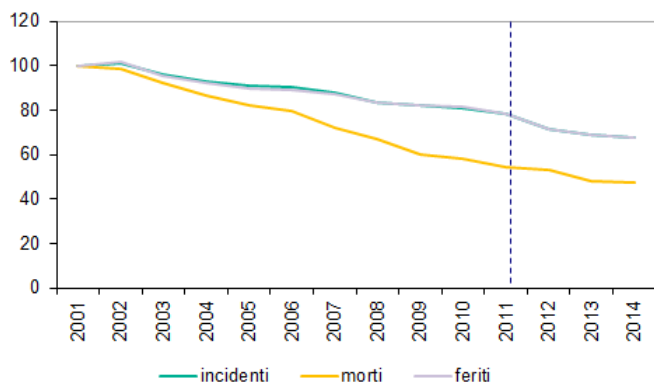
(2012-2014 - Fonte Istat)

Provincia	2014			2013 (*)			2012		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Piacenza	1.059	27	1.441	1.141	34	1.555	1.366	32	1.857
Parma	1.494	28	2.065	1.475	37	2.001	1.658	31	2.344
Reggio E.	1.911	41	2.640	1.903	36	2.584	1.978	44	2.685
Modena	2.873	43	3.948	3.128	59	4.357	2.940	52	4.022
Bologna	3.887	80	5.395	3.901	62	5.565	3.767	75	5.177
Ferrara	1.134	31	1.634	1.281	35	1.705	1.262	40	1.693
Ravenna	1.722	37	2.386	1.730	41	2.456	1.732	51	2.372
Forlì-Cesena	1.641	21	2.189	1.651	22	2.167	1.726	32	2.251
Rimini	1.734	19	2.207	1.926	18	2.525	1.884	23	2.492
<b>E-R</b>	<b>17.455</b>	<b>327</b>	<b>23.905</b>	<b>18.136</b>	<b>344</b>	<b>24.915</b>	<b>18.313</b>	<b>380</b>	<b>24.893</b>

(\*) Dato rivisto da ISTAT.

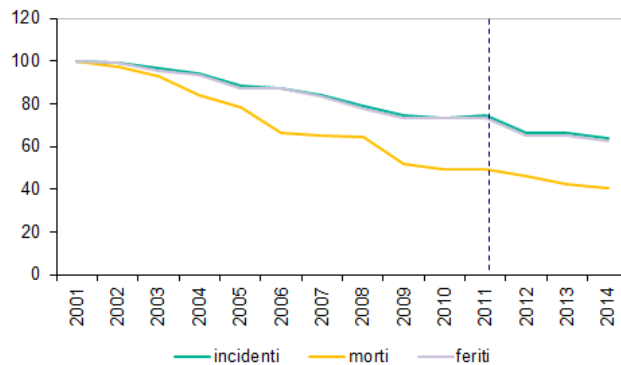
## Incidenti, morti e feriti in Italia

(2001-2014 - Fonte Istat)



## Incidenti, morti e feriti in Emilia-Romagna

(2001-2014 - Fonte Istat)



**17.455 incidenti, 23.905 feriti, 327 morti.**

Questo il bilancio degli incidenti stradali con danni alle persone avvenuti in Emilia-Romagna nel 2014. Rispetto al 2013, si registra un calo di quasi il 5% di soggetti deceduti; anche se minore rispetto al calo del 9% ottenuto nel 2013 rispetto al 2012, il dato a livello nazionale risulta molto maggiore (2013 n. 3.401 vittime, 2014 n. 3.381 vittime, con un calo pari a 0,59%) e corrisponde a un analogo calo nel numero di incidenti e feriti (-3,75% di incidenti e -4,05% di feriti in Emilia-Romagna). Per quanto riguarda i flussi di traffico, dai dati raccolti dal sistema MTS risulta negli ultimi anni una **progressiva diminuzione dei traffici totali** (pari a circa l'1,8% dal 2009), in particolare dei traffici pesanti, con una tendenza

alla stabilizzazione nell'ultimo periodo.

Il calo dei decessi registrato in Emilia-Romagna rispetto al 2001 risulta pari al 59,78% (si ricorda che nel 2010 si è raggiunto l'obiettivo europeo di riduzione del 50% delle vittime rispetto al 2001, passando da 813 vittime a 401). Si può notare però che il ritmo di decrescita delle vittime, anche se buono, non è perfettamente in linea con il raggiungimento dell'obiettivo europeo di ulteriore dimezzamento delle vittime rispetto al 2010, che per l'Emilia-Romagna significherebbe registrare, dalle 401 vittime del 2010, un calo di almeno 200 vittime al 2020, per raggiungere il quale sarebbe necessario ridurle annualmente di 20; al 2014, a 4 anni dal 2010 risulta una riduzione di 74 vittime, anziché 80.



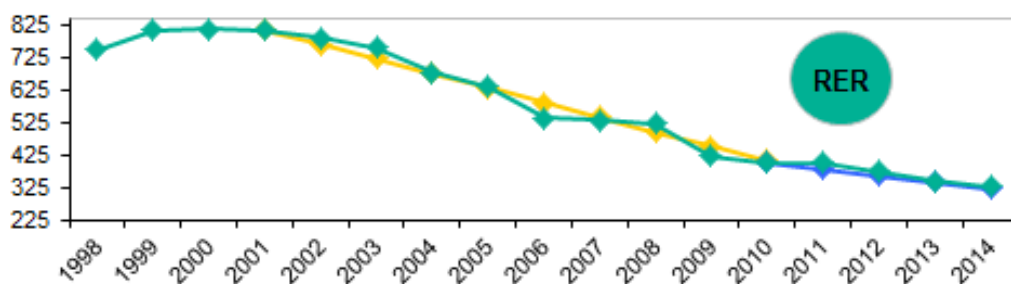




### Morti per incidenti stradali con l'obiettivo al 2010 in Emilia-Romagna

(1998-2014 - Fonte Istat)

- Sentiero obiettivo
- Andamento mortalità
- Sentiero obiettivo 2020



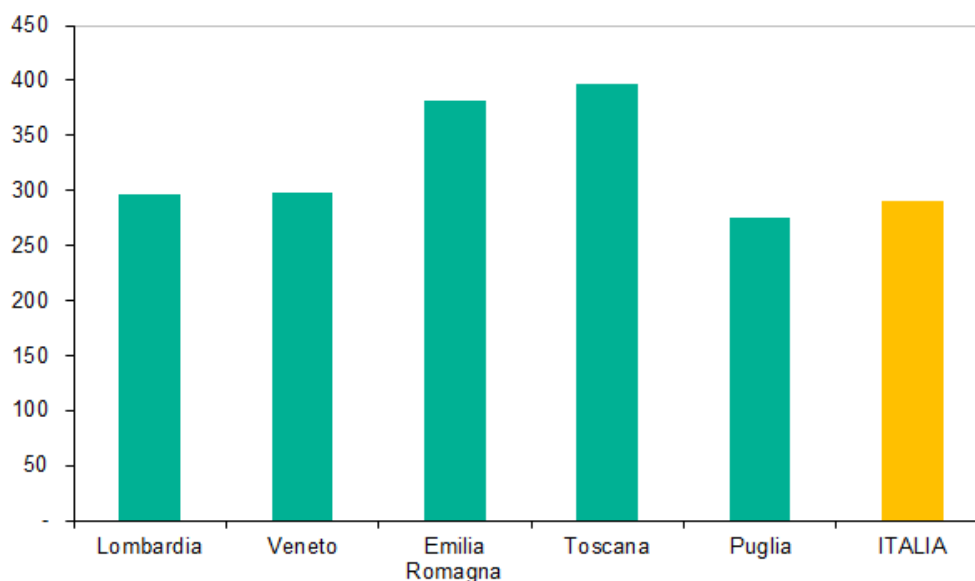
Un dato di grande interesse per comprendere la dimensione di questo fenomeno è il **costo sociale relativo agli incidenti stradali** che grava su ogni residente (calcolato secondo quanto indicato nel Decreto Dirigenziale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 24/9/2012, n. 189: costi sociali = numero morti x 1.503.990 euro + numero feriti x 42.219 euro + numero incidenti x 10.986 euro, rapportato al numero degli abitanti), che consente di confrontare l'Emilia-Romagna con altre Regioni e con la media italiana. Nonostante il dato dell'Emilia-Romagna sia diminuito **da 401 a 381** 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

(2014 - Fonte Istat)



Rispetto alle **fasce di età delle vittime** degli incidenti stradali, si evidenzia che nel corso del 2014 sono diminuite di poco più del 2% le vittime con più di 65 anni, anche se questa classe di età continua ad essere una delle più colpite (37% del totale delle vittime), in particolare per la fascia sopra i 75 anni. Nel 2014, infatti, le persone decedute in questa fascia di età risultano 88 (oltre il 26% del totale).

Se oltre alla classe di età si analizza anche il **mezzo di spostamento**, allora ci si accorge che gli ultra settantacinquenni rappresentano, nonostante il calo, il 60% dei pedoni deceduti e circa il 39% 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 de-

ceduti in incidente stradale, con il 22% sul totale dei conducenti morti.

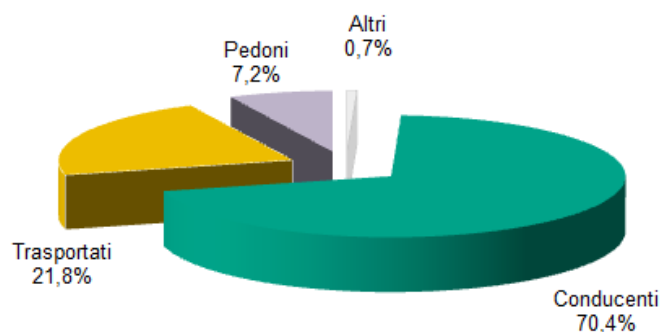
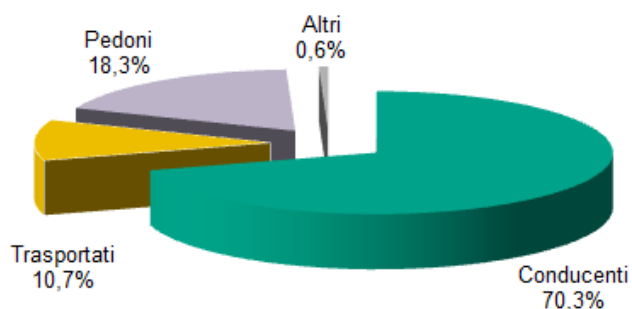
Passando all'analisi per **tipologia di veicolo**, osserviamo che rispetto al 2013 il numero di morti è in aumento per i pedoni (dal 15,7% al 18,3% delle vittime, in valore assoluto n. 54 nel 2013 e n. 60 nel 2014) e per i ciclisti (dal 10,7% al 15,9% delle vittime, in valore assoluto da n. 37 nel 2013 a n. 52 nel 2014, con un aumento di circa il 40%), mentre si segnala il calo dei morti pari a circa l'11% dei conducenti i motocicli (da n. 53 nel 2013 a n. 47 nel 2014), di circa il 41% dei conducenti i ciclomotori (da n. 12 nel 2013 a n. 7 nel 2014) e una riduzione di circa il 25% delle vittime in autovettura (da n. 158 nel 2013 a n. 133 nel 2014). In sintesi: l'utenza debole (pedoni e ciclisti) rimane ancora quella più vulnerabile.

### Morti

### Morti e feriti suddivisi per tipo di utente

(2013 - Fonte Istat)

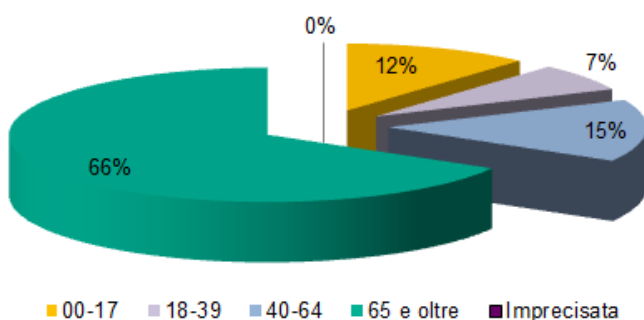
### Feriti



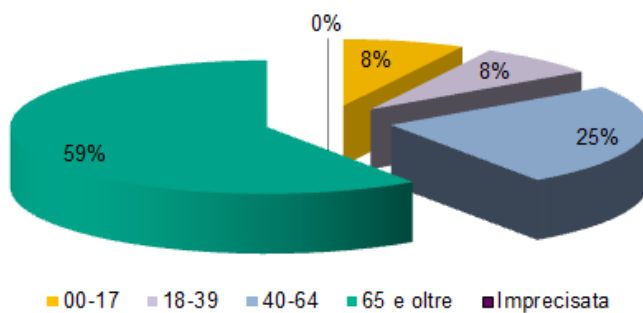
## Pedoni e ciclisti suddivisi per fasce d'età

(2014 - Fonte Istat)

### Pedoni



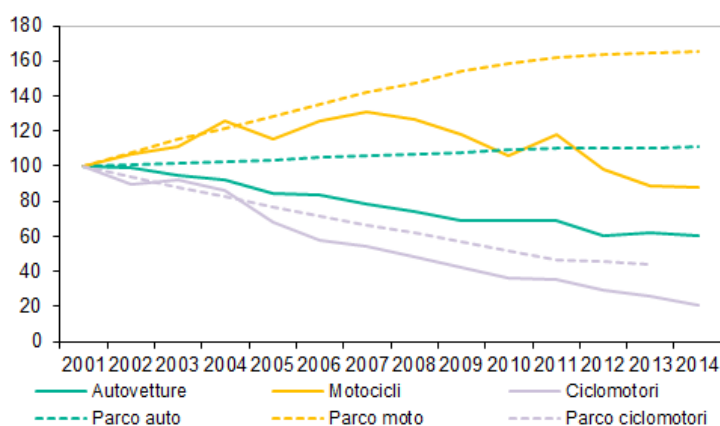
### Ciclisti



La fascia di età con il maggior numero di decessi tra i pedoni risulta quella oltre i 65 anni (in particolare gli over 75 come detto in precedenza) che, dal 49% del 2011, era passata al 73% del 2012, rientrando al 64% nel 2013 e portandosi nel 2014 al 66% (in valore assoluto n. 40 contro i 35 del 2013). Anche per i ciclisti la fascia di età sopra i 65 anni risulta essere la più colpita, rappresentando da sola il 59% del totale dei ciclisti deceduti nel 2014 (63% nel 2011, 71% nel 2012 e 51% nel 2013 in valore assoluto n. 31 contro i 19 del 2013). Risultano in aumento tra i pedoni e ciclisti anche le vittime della fascia di età tra 0 e 17 anni; fortunatamente sono numeri piccoli e basta poco a spostarne le percentuali.

## Veicoli coinvolti e parco circolante

(2001-2014)

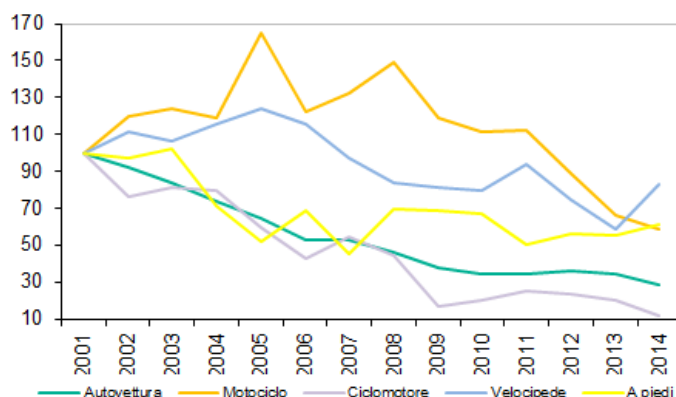


Fonti: Istat per incidenti, ANCM per parco ciclomotori e ACI per parco auto e moto.

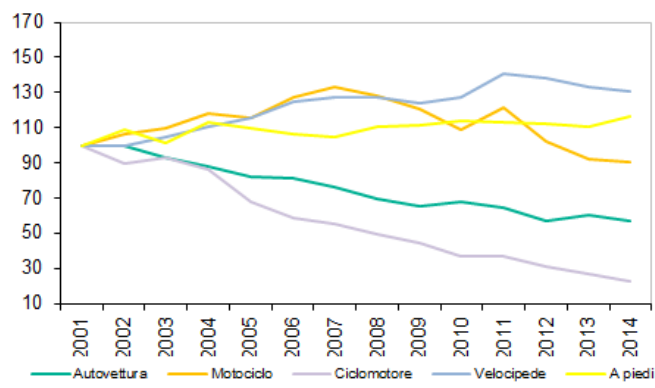
## Morti e feriti rispetto ai veicoli utilizzati

(2001-2014- 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'in-

terno dei centri abitati, con una percentuale sostanzialmente immutata dal 2012 (dal 74% del 2012 al 72% del 2013, al 73% del 2014), mentre il livello di gravità degli incidenti rimane maggiore nelle strade extraurbane, dove il numero dei decessi passa da circa il 60% del 2013 (valore assoluto n. 209) a circa il 54% del 2014 (valore assoluto n. 177).

## 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 2014-2015 ha coinvolto **179.362 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 2015 è proseguito il rapporto di collaborazione con Associazioni, Enti locali e altre istituzioni, prevedendo, per **ogni Ambito territoriale scolastico la somma di 9.000 euro**, per un totale complessivo di 81.000 euro per l'anno scolastico 2015-2016, destinati ad attività di sensibilizzazione e di informazione riguardo ai comportamenti e al rispetto delle regole di tutti gli utenti della strada.





L'Osservatorio inoltre promuove e realizza **diverse campagne comunicative, informative, di sensibilizzazione e di aggregazione**. Le iniziative intraprese nel 2015 sono state:

#### ✿ "Ogni giorno"

E' un progetto di sensibilizzazione sostenuto dall'Osservatorio, che tramite un "docufilm" racconta in maniera originale la storia di "Saccio", un ragazzo strappato alla vita quando aveva 14 anni, ucciso da un ubriaco senza patente che procedendo contromano lo investiva. La realizzazione dei "talk show" come in questo caso, con la formula della "peer education", ha la caratteristica di coinvolgere i partecipanti in maniera emotiva in modo da consolidare l'azione educativa.

#### ✿ Guida sicura

Il nuovo Codice della Strada obbliga i futuri conducenti dei ciclomotori a sostenere prove pratiche per ottenere la patente: per questo la Regione ha ritenuto importante finanziare la costruzione e l'allestimento di un'area in ogni provincia (importo complessivo, circa un milione di euro), destinata alle esercitazioni teoriche, ma soprattutto pratiche per i futuri utenti della strada che useranno le due ruote. L'area sarà dotata di ciclomotori e motocicli, tutti a trazione elettrica, e di tutte le attrezzature necessarie per circolare in sicurezza all'interno dal campo prova. Nel 2015 sono state inaugurate le aree nelle provincie di Modena presso l'Autodromo di Marzaglia e a Bologna presso l'Istituto Agrario "Serpieri", che si aggiungono alle aree di Piacenza (Comune di Gossolengo) e Reggio Emilia (Autoscuola Gatti) già inaugurate e disponibili dal 2014.

#### ✿ Io lavoro e guida sicuro

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

nella lotta contro gli infortuni Reggio Emilia e Rimini.

#### ✿ Progetto Ulisse

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

#### ✿ Progetto Valsamoggia

Realizzazione di progetti informativi sui temi della educazione alla sicurezza stradale nella provincia di Bologna, realizzate dalla Associazione Onlus "Amici dei Vigili del Fuoco della Valle del Samoggia".



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**.

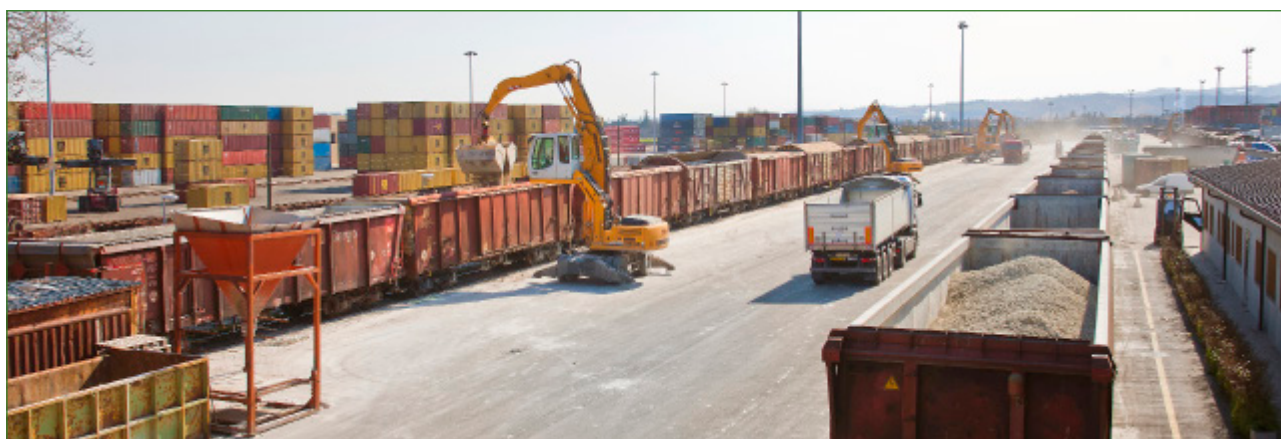
In questo quadro la Regione esercita alcune **funzioni di carattere generale**, come la pianificazione delle infrastrutture per il trasporto, la programmazione e l'indirizzo per lo sviluppo del sistema regionale dei trasporti, la promozione e la partecipazione a progetti sul trasporto e la logistica, 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



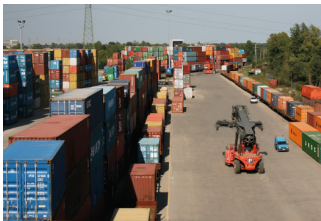
Traffico ferroviario merci in Emilia-Romagna in crescita: circa **18,19 milioni di tonnellate**, +8,15% (2015)



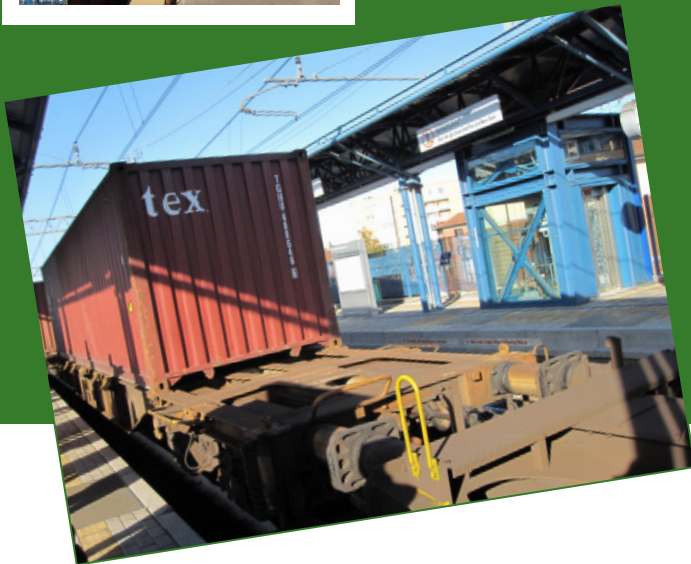
Traffico ferroviario merci in Italia: +1,4% nel 2014 (600.000 treni\*km), nel 2015 +2,6%



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**. Alcuni dei servizi finanziati non sono stati attivati o sono stati interrotti. A fine 2015 risultavano attivi 20 servizi, effettuati da 11 imprese. Con la L.R. 10/14 la Regione ha previsto **altri 800 mila euro all'anno per tre anni** (2014-2015-2016, 2,4 milioni di euro complessivi). **23 imprese** hanno presentato domanda per un totale di **37 servizi**. Nel corso della prima annualità dovrebbero essere effettuati, nell'ambito dei servizi ammessi a contributo, **4.570 treni**, che trasporterebbero complessivamente **4.134.964 tonnellate di merce**, delle quali 1.811.094 aggiuntive rispetto al 2013

### Il contesto di riferimento

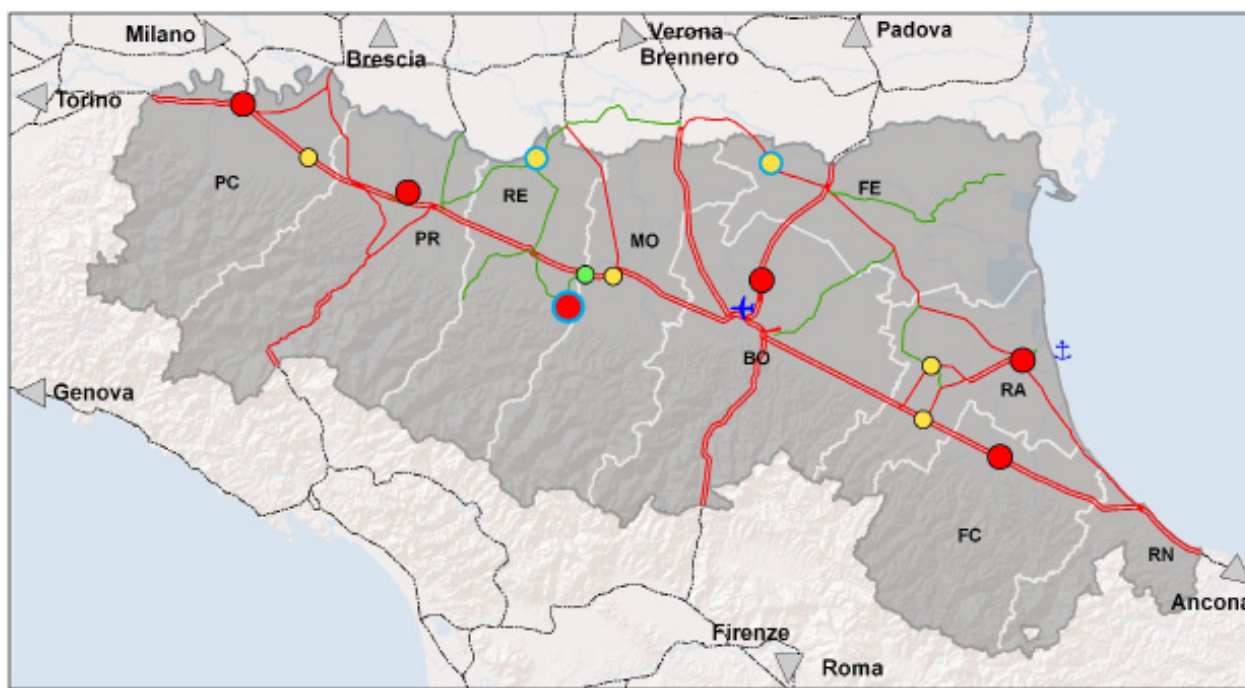
La rete ferroviaria della regione Emilia-Romagna è di circa 1.400 km di estensione, di cui più di 350 di competenza regionale, e appare mediamente di buon livello rispetto al suo utilizzo per il trasporto delle merci. Le caratteristiche infrastrutturali attuali limitano però le possibilità di sviluppo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

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





## La rete ferroviaria regionale



### Reti e Nodi Ferroviari Merci in RER al 2011

#### Rete Ferroviaria per trasporto merci

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

#### Scali Ferroviari

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

#### Altri hub logistici

- ⚓ Porto di Ravenna
- ✈ Aeroporto di Bologna

## Il traffico ferroviario delle merci e i nodi logistici

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

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





## Nodi logistici e impianti ferroviari regionali

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

L'attivazione dello scalo di **Villa Selva (FC)** è avvenuta l'1 gennaio 2011, mentre per l'importante scalo di **Marzaglia (MO)** è prevista l'apertura nel 2017. 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. Uno dei principali elementi infrastrutturali della piattaforma è la rete ferroviaria con i relativi impianti e nodi logistici. Gli impianti ferroviari merci regionali dovrebbero raggiungere nel 2020, a completamento di tutte le opere previste, la capacità complessiva di **circa 28 milioni di tonnellate all'anno**. Le tratte Ferrara – Bologna – Ravenna, l'Interporto di Bologna e il Porto di Ravenna sono inserite nel "core network" delle Reti TEN-T all'interno del Corridoio Adriatico-Baltico e del Corridoio Mediterraneo, mentre la Verona – Bologna – Rimini è inserita nel Corridoio Scandinavo-Mediterraneo.

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), confermata nel **2015 da un'ulteriore crescita di +2,6%**. Rimane comunque notevole, a livello nazionale, il divario rispetto ai valori del 2007: il traffico merci ferroviario ha recuperato meno della metà del traffico perso durante la crisi negli anni scorsi. Un fattore di insicurezza per consolidare la crescita è rappresentato dal calo di prezzo del gasolio che favorisce il trasporto di merci su strada.

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**).

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**.

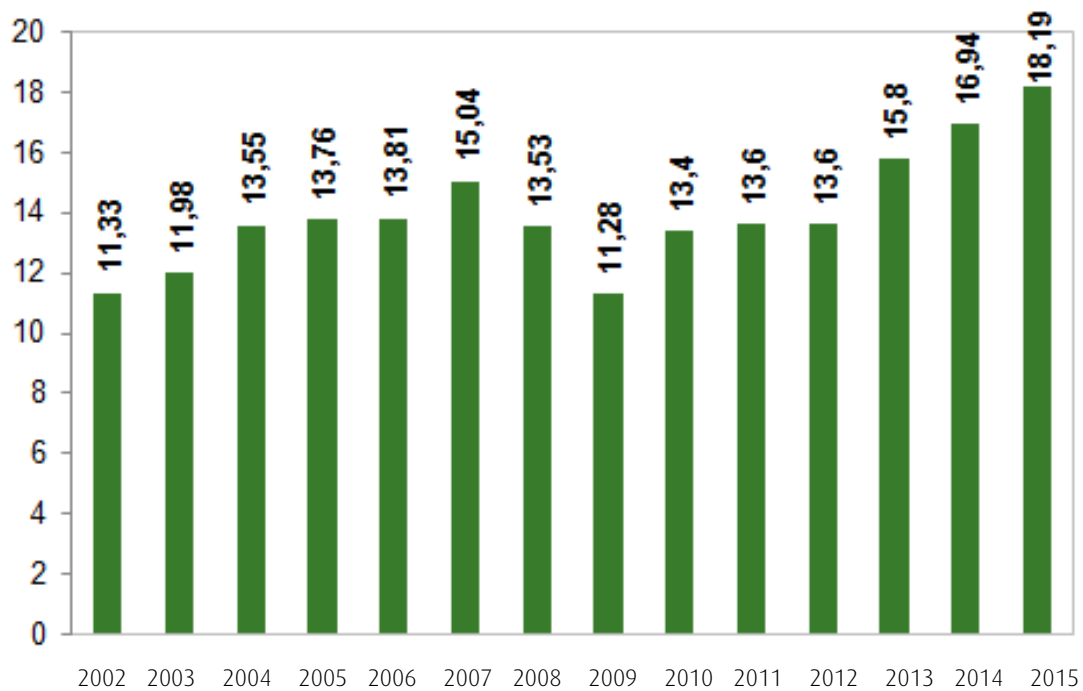
**Nel 2015 in regione il trasporto merci ferroviario è ulteriormente cresciuto.** La crescita è stata mediamente omogenea, con alcune eccezioni dettate sia dalla crisi dei settori cui le tipologie di merci sono destinate, sia dalla maggiore o minore capacità di attrazione di alcune aree rispetto ad altre. Un esempio calzante è la continua crescita di Dinazzano, anche a scapito di impianti strutturalmente rilevanti come Bologna Interporto.

In sintesi, in base ai dati raccolti, per il 2015 si ritiene che il traffico ferroviario merci nella regione Emilia-Romagna sia cresciuto dell'**8,15% rispetto al 2014, fino a raggiungere circa 18,19 milioni di tonnellate**, arrivando a una quota finora mai raggiunta.



## Flussi ferroviari in Emilia-Romagna

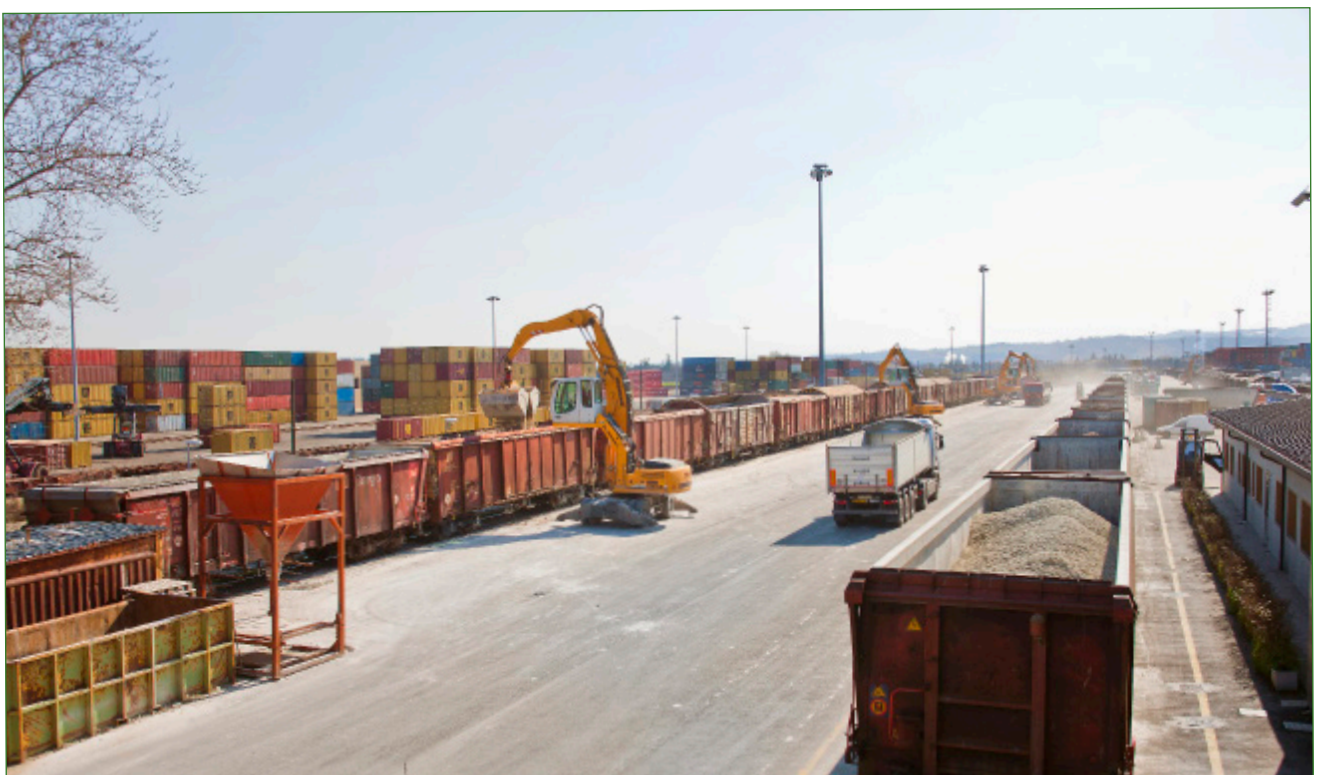
(2002-2015; milioni di tonnellate)



(\*) Elaborazione della Regione in base ai dati forniti da gestori di scali e raccordi 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 2015 c'è stato, come per il 2014, un **andamento positivo del traffico italiano delle merci**, sia in termini di fatturato che di traffico in tutti i settori



Nel 2015 le **spedizioni internazionali sono cresciute** (+2,7%). Il traffico nazionale è cresciuto del 3%; i fatturati relativi a questi comparti dopo anni sono cresciuti più dei viaggi (+3% e +3,2%)

**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 2013):**

- Circa 232 milioni di tonnellate di merci movimentate su strada (-5,83%) (2013)
- 322 milioni di tonnellate di merci movimentate su strada (2005)

Nel 2015: **12.315 imprese attive in Emilia-Romagna** (-2,9% rispetto al 2014)  
Fonte: Unioncamere

Nel territorio dell'Emilia-Romagna le **merci movimentate su strada**, secondo ISTAT, **nel 2013 sono state circa 232 milioni di tonnellate**, con un calo di -5,83% rispetto al 2012 (e contro circa

322 milioni di tonnellate nel 2005). Il traffico è stato in crescita fino alla prima metà del 2008, per poi calare nel 2009 in seguito alla crisi economica.

### Mobilità merci su strada in Emilia-Romagna

(2013 - Tonnellate)

Strada	Origine o destinazione in E-R	83.540.056
	Flussi intraregionali	99.788.406
	Attraversamento	48.657.251
	<b>Totale</b>	<b>231.985.713</b>

Le caratteristiche del traffico stradale merci del 2013 riportate dai dati ISTAT indicano che il **traffico intraregionale** (cioè con origine e destinazione all'interno dell'Emilia-Romagna) è il **43,01%**, in calo di -12,79% rispetto al 2012 e in calo percentuale per la prima volta dal 2005. Il 13,84% del trasporto complessivo di merci originarie in Italia ha come destinazione l'Emilia-Romagna (rispetto al 14,14% del 2012), mentre l'Emilia-Romagna origina il 14,07% delle merci dell'intero Paese (nel 2012 era il 14,34%).

Entrambi questi dati sono quindi in lieve calo rispetto all'anno precedente; bisogna tenere però conto del fatto che il 2013 è l'anno in cui il PIL della regione Emilia-Romagna ha avuto una flessione di -1,6% rispetto all'anno precedente (-1,9% in Italia). Solo dal 2014 si è avuta una lieve crescita.

Il **traffico di attraversamento camionistico** subito dalla regione (traffico con origine e destinazione in altre regioni italiane ma in transito nella rete viaria regionale) è stato nel 2013 del **20,97% circa**, in crescita di +14,56% rispetto all'anno precedente, confermando un'inversione di tendenza rispetto al trend in calo degli anni anteriori. Nel 2005, prima della crisi, il traffico di attraversamento era infatti il 21,76% del traffico regionale complessivo.



Per quanto riguarda la **quantità di veicoli pesanti** che transitano sulle strade della regione, le variazioni riscontrate sulle principali tratte autostradali nel 2015 rispetto al 2014, sono in leggera crescita, in media di +4% su tutte le tratte, salvo nella A15 in cui la quantità di veicoli pesanti in transito rimane costante. Il traffico complessivo cresce invece in media di +4,4% sulla A14, di +8,37% sulla A1 E di +10,18% sulla A15.

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

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



## Trasporto complessivo di merci su strada per titolo di trasporto con origine in Emilia-Romagna (1998-2013)

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
2012	30.605.075	1.206.105	39,4	128.906.226	14.404.324	111,7	159.511.301	15.610.430	97,9
<b>2013</b>	<b>22.057.003</b>	<b>921.031</b>	<b>41,8</b>	<b>120.393.248</b>	<b>14.598.565</b>	<b>121,3</b>	<b>142.450.251</b>	<b>15.519.596</b>	<b>108,9*</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).

\* I km medi percorsi in Emilia-Romagna nel 2013 sono stati 108,7 (contro i 97,9 del 2012), inferiori alla media italiana (118,7).



Nel 2015 le **medio e piccole imprese dei trasporti e magazzinaggio** dell'Emilia-Romagna hanno avuto una moderata ripresa del fatturato, aiutato dalle minori spese per consumi. Nel 2015 in Italia il prezzo del gasolio per autotrazione ha avuto una contrazione del -12,7%. Gli investimenti totali delle imprese di trasporto regionali sono aumentati invece del +74,8%. Sono aumentate le spese retributive (+10,5%) e le spese per

la formazione (+30,3%).

Per quanto riguarda il **quadro economico dell'Emilia-Romagna**, che tanto condiziona l'andamento sia dei trasporti sia delle imprese di autotrasporto, si confermano i segnali di una lieve ripresa, infatti il 2015 segna un aumento del PIL di +1,2% rispetto all'anno precedente, molto più della media italiana (+0,8%) e con una accelerazione significativa rispetto all'anno scorso (nel 2014 +0,3%).



## 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 2015, 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 ambiti locali, portando a una grande disomogeneità nelle soluzioni adottate, questo tavolo ha permesso di individuare regole più omogenee per rendere più agevole l'operatività del sistema produttivo e distributivo delle merci. L'attività si è conclusa nel 2013, con la firma di un 'Accordo per l'armonizzazione su scala regionale delle regole di accesso alle ZTL per i veicoli merci", tra la Regione Emilia-Romagna e i Comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti: Bologna, Cesena, Faenza, Ferrara, Forlì, Imola, Modena, Parma, Piacenza, Ravenna, Reggio Emilia e Rimini.

Nel 2015 è stato avviato lo studio sull'eventuale armonizzazione della modulistica per l'accesso dei veicoli merci alla ZTL delle principali città della regione.



## 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 rea-

lizzazione 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. A gennaio 2012 si sono concluse le procedure di VIA relative alle singole opere e a settembre 2012 il CIPE ha approvato il progetto preliminare dell'**"Hub portuale di Ravenna"**, assegnando all'Autorità Portuale di Ravenna **60 milioni di euro** per realizzare la prima fase, l'approfondimento dei fondali dei canali Candiano e Baiona, l'adeguamento delle banchine operative esistenti e la realizzazione del nuovo terminal in penisola Trattaroli. A ottobre 2013 l'Autorità Portuale è riuscita anche a ottenere il **finanziamento dalla BEI**, necessario per dare la restante copertura economica all'intervento. A fine ottobre 2014 l'Autorità Portuale di Ravenna ha inviato, a tutti gli Enti coinvolti nella fase approvativa, il progetto definitivo della I fase dei lavori dell'Hub Portuale di Ravenna, per acquisire i pareri necessari per la successiva approvazione da parte del CIPE.

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 tem-

poraneamente 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. Tale accordo è stato riconfermato fino a fine 2015 e sono in corso gli atti per riattivarlo anche per il 2016 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).

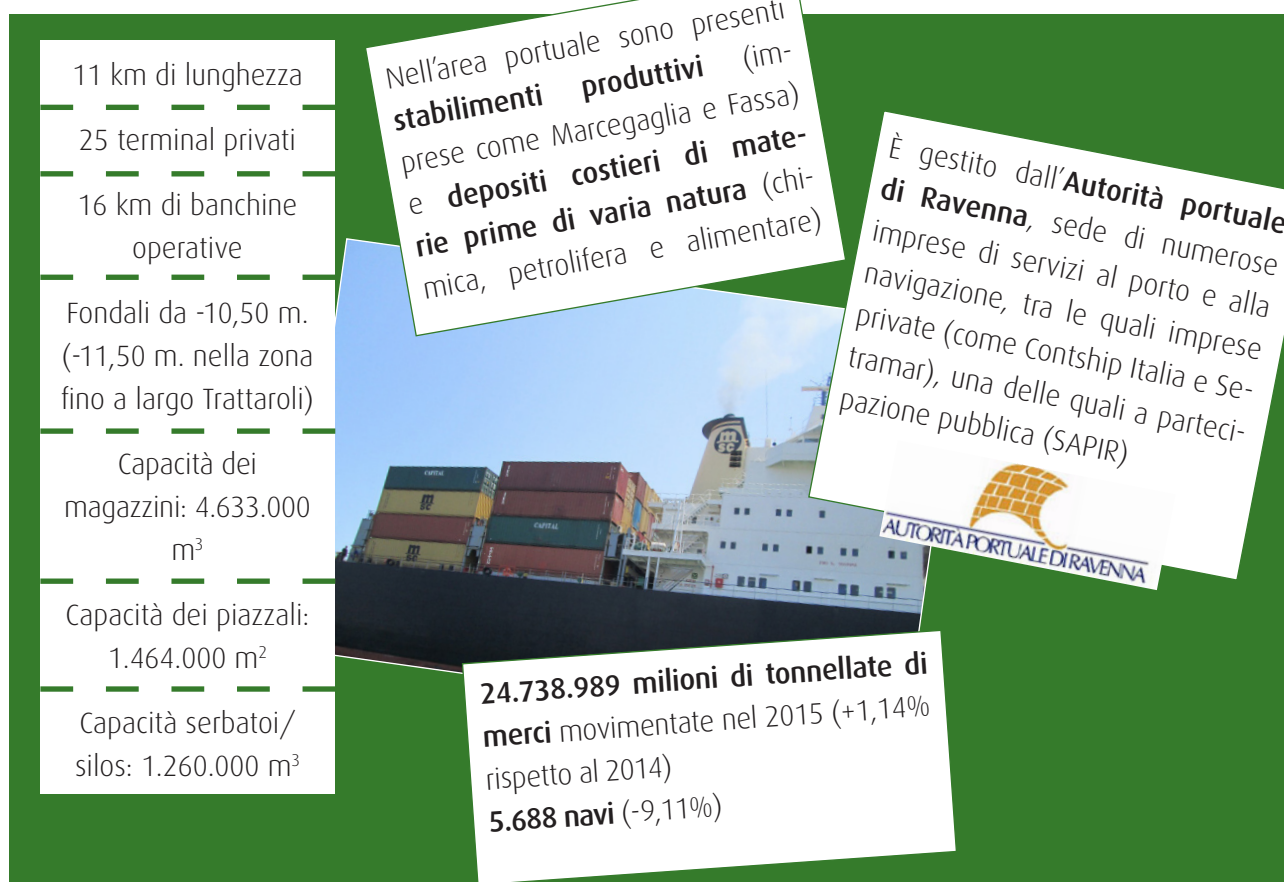
Nel 2013 l'Autorità portuale di Ravenna ha avviato la

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, trend negativo confermato anche nel 2015 (-9%). 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



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

Nel 2015 nel Porto di Ravenna sono state movimentate **24.738.989 tonnellate di merci**, con una crescita dell'1,14% rispetto al 2014. È il terzo anno consecutivo con segno positivo, il migliore dal 2009. Le tonnellate trasportate sono cresciute in maniera considerevole nei ce-

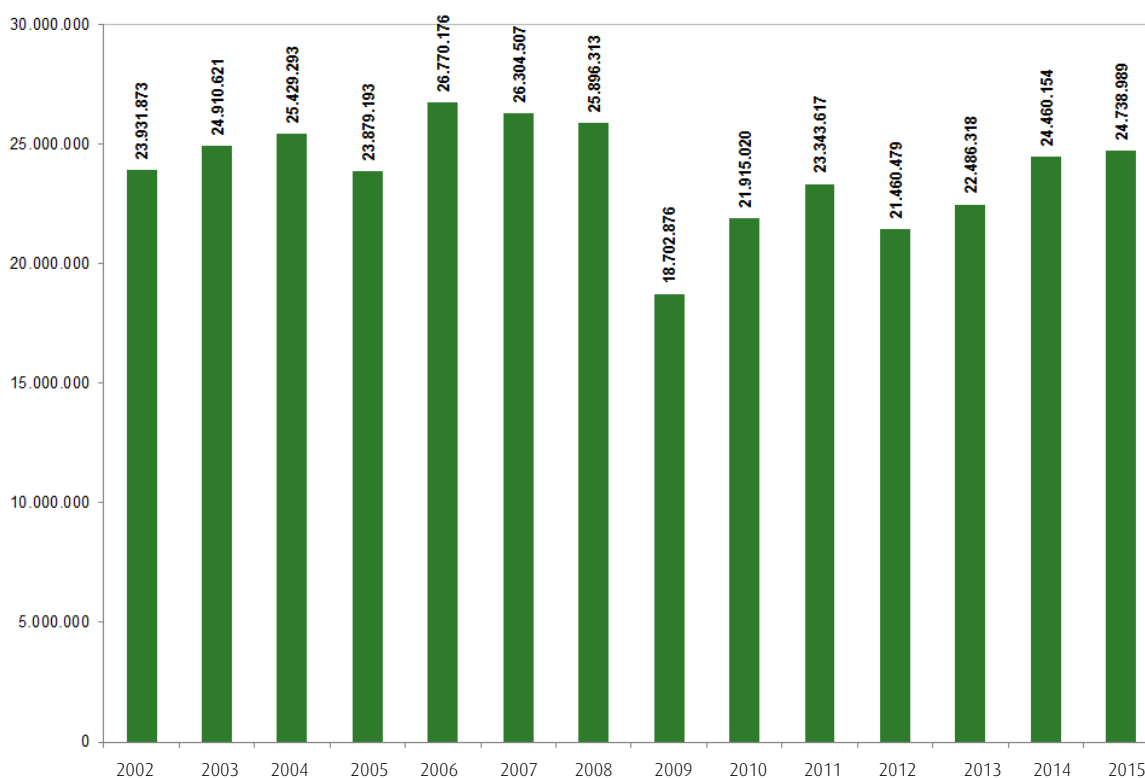
reali (a scapito delle derrate alimentari e mangimi), nei minerali grezzi e nelle merci varie in colli.

Il **numero delle navi arrivate e partite è calato di -9,11%** rispetto al 2014 (5.688 anziché 6.258), è cresciuta però la media della stazza netta.



## Flussi di traffico merci nel Porto di Ravenna

(2002-2015 - Tonnellate all'anno)



La voce più consistente del movimento del Porto di Ravenna è rappresentata dalle **merci secche**, che hanno tenuto anche nel 2015 nonostante i problemi di fondale all'imbocco del porto canale e nonostante il calo, per il quarto anno consecutivo, della produzione industriale italiana.

L'aumento più significativo è dato dai **prodotti metallurgici** (+14,4%) (coils provenienti dalla Cina, dall'Iran e dalla Russia, oltre che da Taranto), in particolare per la ditta Marcegaglia, dovuto all'importazione di acciaio dall'estero visto il calo della produzione in Italia.

Sono in aumento anche i **materiali da costruzione** (+9,6%), in particolare le materie prime per le ceramiche (+13,6%) quali argilla, feldspato e caolino.

Il **comparto agroalimentare** è risultato invece in calo (-9,2%), specialmente per le farine di soia e girasole, sorgo e pellet (da Argentina, Brasile, Ucraina e Russia). In aumento invece l'importazione di frumento e granturco per il mercato italiano (da Ucraina, USA e Bulgaria).

Le **rinfuse liquide**, che hanno comunque un ruolo marginale nell'economia portuale, hanno avuto un calo soprattutto riguardante i prodotti petroliferi (-4,0%) e i prodotti alimentari liquidi

quali olii e melassa (-8,6%).

A Ravenna il **traffico Ro-Ro** (Roll on - Roll of), è stato in calo, come previsto, a causa della linea Grimaldi con la Grecia (per Igoumenitsa e Patrasso con fermata a Bari), che è stata soppressa per 9 mesi per un incidente alla nave. Il numero dei trailer è stato comunque superiore alle previsioni (70.109 unità).

Ravenna si conferma anche nel 2015 come un **porto vocato all'importazione**. In particolare gli sbarchi sono stati pari a 21,1 milioni di tonnellate circa (+3,2%), mentre gli imbarchi ammontano a 3,6 milioni di tonnellate circa (-9%). Da Ravenna partono soprattutto merci in container, che hanno inciso per il 40,7% degli imbarchi.

Il 2015 ha registrato il **massimo mai raggiunto nel porto di Ravenna per il traffico container** con **244.813 Teus** (+10% rispetto al 2014). Il risultato è dovuto in particolare all'attività del Terminal TCR e a quello Setramar, cresciuti notevolmente nonostante il problema dei fondali.

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. Nel 2015 tutti i servizi finanziati dalla L.R. 15/09 hanno terminato il triennio incentivato e la maggioranza ha terminato anche il biennio successivo in cui vigeva l'obbligo di mantenimento. Per la L.R. 10/14 invece non sono ancora disponibili i risultati del primo anno di applicazione.

L'andamento complessivo del traffico ferroviario è comunque molto positivo, infatti **circa il 14%** del traffico complessivo marittimo del Porto, al netto delle rinfuse liquide, è stato **trasportato su ferrovia**, con uno dei migliori risultati in Italia.

Il porto di Ravenna è il terminale meridionale del Corridoio Baltico-Adriatico e del Corridoio Mediterraneo delle **reti TEN-T** ed è nella ristretta lista dei 14 core-port europei (poli strategici per il livello comunitario). Nel 2015, in linea con gli impegni europei dati dall'appartenenza a questi corridoi, sono continuati gli impegni per lo sviluppo della capacità ferroviaria del porto, in particolare per il superamento dell'interferenza tra la strada e la ferrovia nella zona urbana vicino alla stazione, in modo da consentire un più libero sviluppo del trasporto merci ferroviario del porto diminuire gli impatti che comporta lo sviluppo di traffici merci su ferro e migliorare l'accessibilità ferroviaria avviando agli attuali colli di bottiglia. Con queste finalità il 15 giugno 2015 è stato sottoscritto il "**Protocollo attuativo per la realizzazione**

**di interventi migliorativi dell'accessibilità ferroviaria del Porto core di Ravenna"** tra Regione Emilia-Romagna, RFI (Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.), Comune di Ravenna, Autorità portuale di Ravenna. Nel Protocollo sono previsti i seguenti interventi:

- prolungamento della dorsale ferroviaria del raccordo in destra Candiano, dall'attuale termine binari fino a collegare l'area del nuovo terminal Container, da realizzarsi nella penisola Trattaroli;
- realizzazione del sottopassaggio sostitutivo di passaggio a livello di Via Canale Molinetto;
- prolungamento del sottopassaggio pedonale di stazione, fino a renderlo passante, con uscita in prossimità della testata del canale Candiano;
- adeguamento alla sagoma P/C 80 del cavalcavia "Teodorico".

Le risorse destinate agli interventi dagli Enti sottoscrittori, pur nella quantificazione ancora non definitiva, assommano **circa a 22,6 milioni di euro**.



## 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 regio-**

**nali**. I finanziamenti regionali erogati al Porto di Ravenna, ancora in fase di completamento, sono stati impiegati 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.

### Il settore aeroportuale in cifre

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

La normativa prevede la necessaria partecipazione societaria degli Enti locali e delle Camere di Commercio, e quella eventuale della Regione, con possibilità di apertura ai privati (con procedure a evidenza pubblica), anche con partecipazioni di maggioranza. La Regione, nel suo ruolo di coordinamento a sostegno della crescita del traffico aereo regionale, ha cercato di promuovere attivamente ogni possibile cooperazione tra gli scali regionali per evitare una competizione dannosa sul territorio e fra i territori.

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



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

SO.GE.A.P.  
AEROPORTO DI PARMA

Localizzato a 4 km a ovest del centro urbano, a 3 km dalla A1. Si estende su un sedime di 800.000 m<sup>2</sup>, con una pista di 2.122 x 45 m. Gestito da SO.GE.A.P. Spa. Nel 2015: 187.028 passeggeri (-9%)

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

Aeroporto 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 2015: 6.889.742 passeggeri (+4,7%); 40.999 tonnellate di traffico cargo trasportato (-1,9%)

#### Aeroporto "L. Ridolfi" di Forlì

Forlì Airport  
SEAF

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

#### 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 AirRimum, che dal 1 aprile 2015 ha ripreso l'attività. Nel 2015: 158.688 passeggeri (-66,5%); 6 tonnellate di merci trasportate



#### Traffico passeggeri in Italia nel 2015:

157.359.434 (+4,6%)



#### Traffico passeggeri negli aeroporti regionali dell'Emilia-Romagna nel 2015:

7.235.458 passeggeri (-0,3%).

Traffico cargo: 41.000 tonnellate (-2,8%)



Traffico cargo in Italia nel 2015: 985.525 (+3,6%)

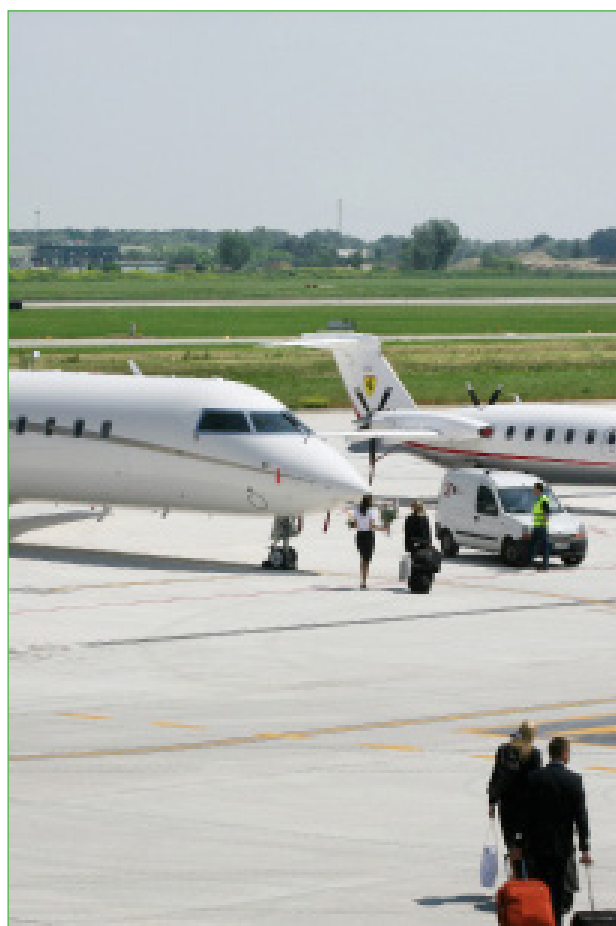


La proposta finale del Piano nazionale degli aeroporti, pubblicata nel settembre 2014 e su cui la Conferenza Stato Regioni ha dato l'Intesa a febbraio 2015, ha proposto un riordino organico del settore aeroportuale sia sotto il profilo infrastrutturale che dei servizi e delle gestioni e una nuova classificazione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

## Il contesto di riferimento

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

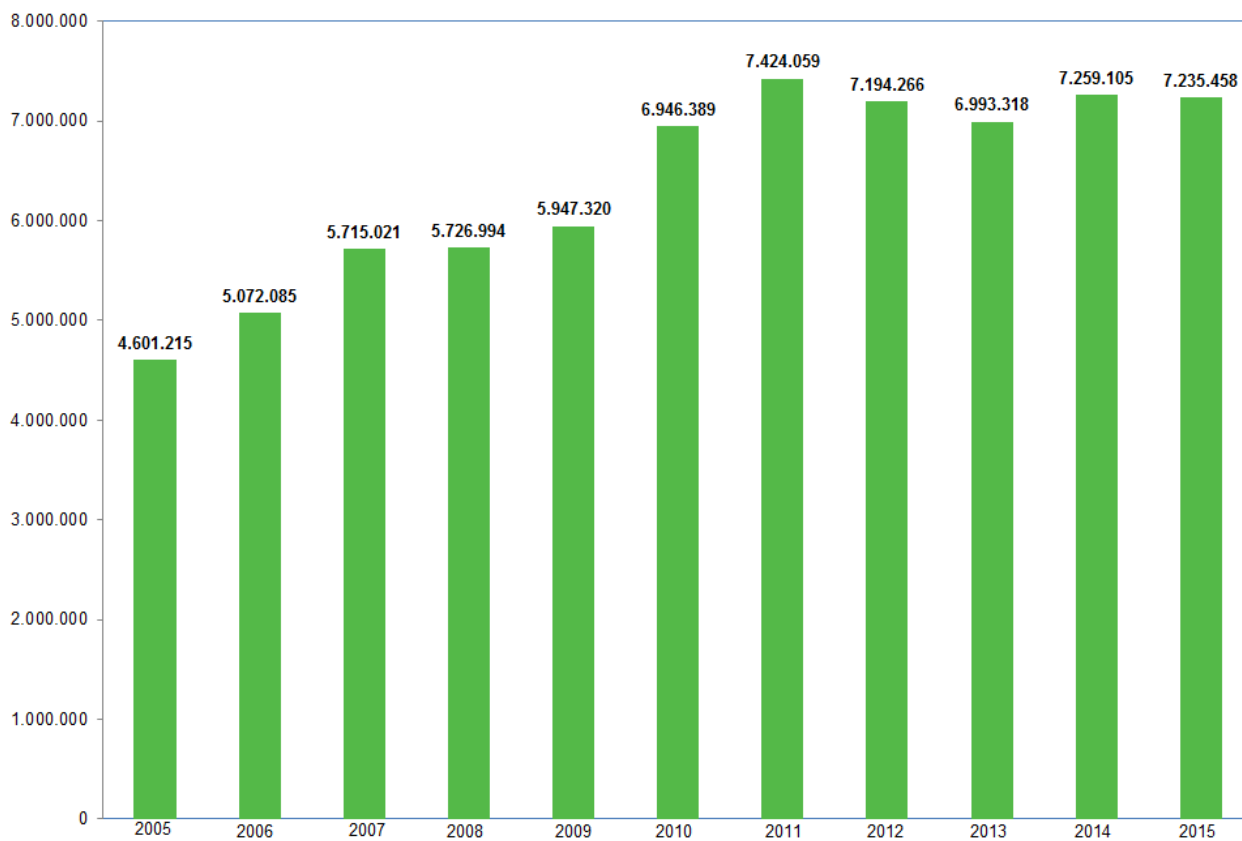
Nel 2015, con **7.235.458 passeggeri**, il traffico aereo in Emilia-Romagna si è attestato sugli stessi livelli del 2014 (-0,3%). Ciò è principalmente dovuto alla crescita dell'aeroporto Marconi di Bologna che ha compensato la totale inattività al servizio commerciale dell'aeroporto di Forlì e la chiusura parziale dell'aeroporto di Rimini (quest'ultimo riaperto al traffico aereo solamente il 1° aprile 2015, con pochi voli commerciali), aggravato inoltre da una lieve flessione registrata all'aeroporto di Parma.

**Bologna si conferma quindi essere il principale scalo regionale**, su cui sono transitati oltre il **95%** del totale passeggeri regionali.

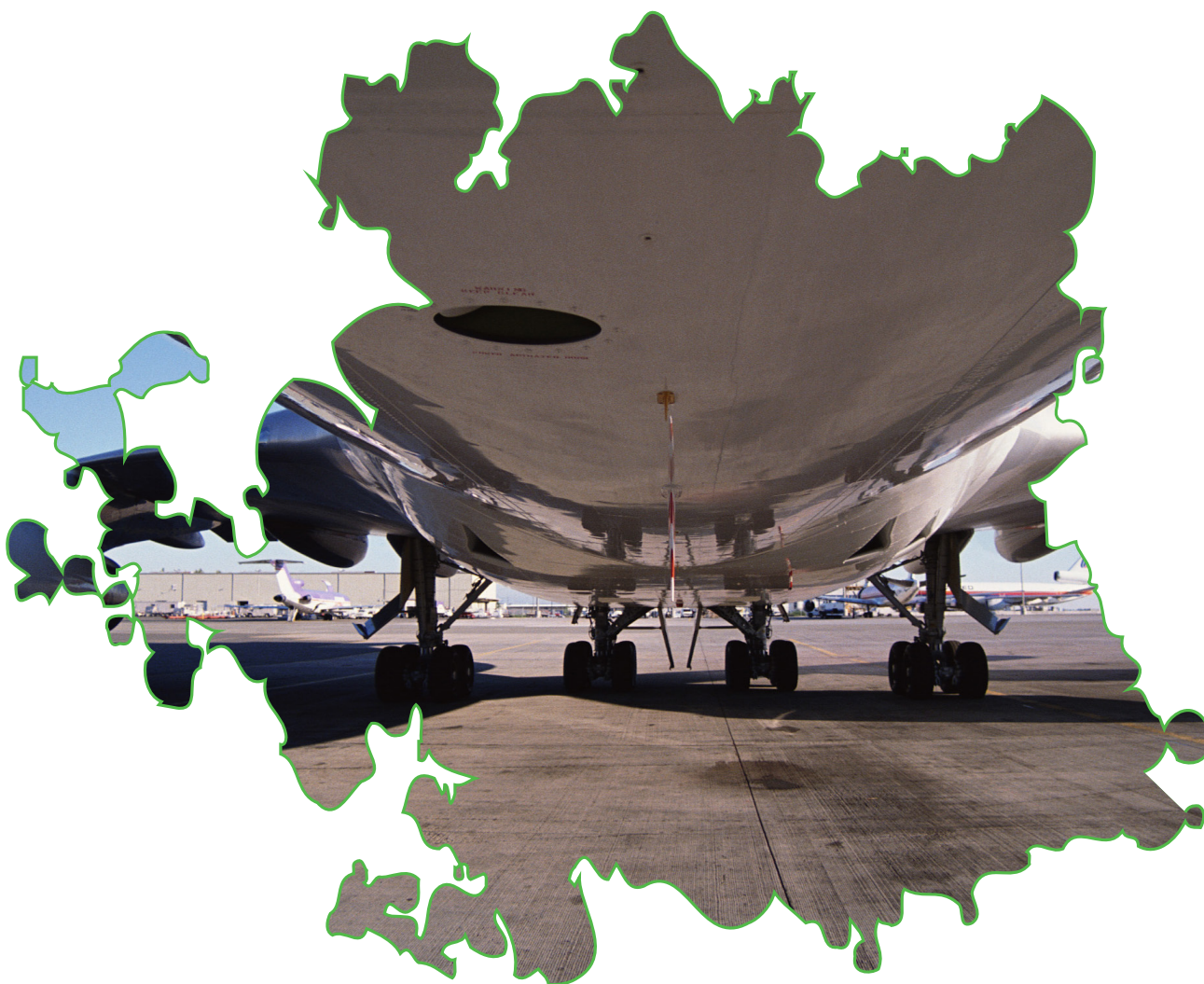
In leggera diminuzione il traffico cargo, sceso nel 2015 a **41.000 tonnellate/anno trasportate** (circa -2,8% rispetto all'anno precedente), quasi completamente svoltosi nell'aeroporto di Bologna: Parma e Forlì, attualmente chiuso al traffico commerciale, non hanno registrato alcun movimento, mentre Rimini ha trattato pochissime tonnellate di merci.

## Traffico passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna

(2005-2015)



Il settore aeroportuale





## Il settore idroviario

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

La Legge n. 380 del 1990 è la norma fondamentale su cui si basa l'attuale assetto istituzionale del sistema idroviario padano veneto e integra il Decreto del Presidente della Repubblica 616/77, che prevede che le Regioni che si affacciano sul Po e sulle idrovie collegate, riunite in intesa, svolgano le funzioni di comune interesse in materia di navigazione interna. In questo quadro è dal 1979 che l'**Intesa Interregionale per la Navigazione Interna**, sottoscritta dalle Regioni Veneto, Lombardia, Emilia-Romagna e Piemonte, svolge un coordinamento per l'esercizio delle funzioni amministrative in materia. In attuazione del Piano Generale dei Trasporti, la Legge 380/90 ha previsto la realizzazione del **sistema idroviario padano veneto**, definendolo come di fondamentale interesse nazionale e attribuendone la realizzazione alla competenza del Ministero dei Trasporti. Le Regioni partecipano alla formazione del suo Piano di attuazione. Il Decreto legislativo n. 112 del 31 marzo 1998 ha assegnato alle Regioni (Emilia-Romagna, Lombardia, Piemonte e Veneto) la gestione del sistema idroviario. Fino al 2009 tutte le funzioni in materia di navigazione

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

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

### Il settore idroviario in cifre

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

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

**Altri 37 km** (da Cremona a Piacenza) potranno aggiungersi una volta realizzata la **nuova conca di Isola Serafini**, che permetterà di superare lo sbarramento della centrale idroelettrica presente (conclusione dei lavori prevista nel 2017)



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



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

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



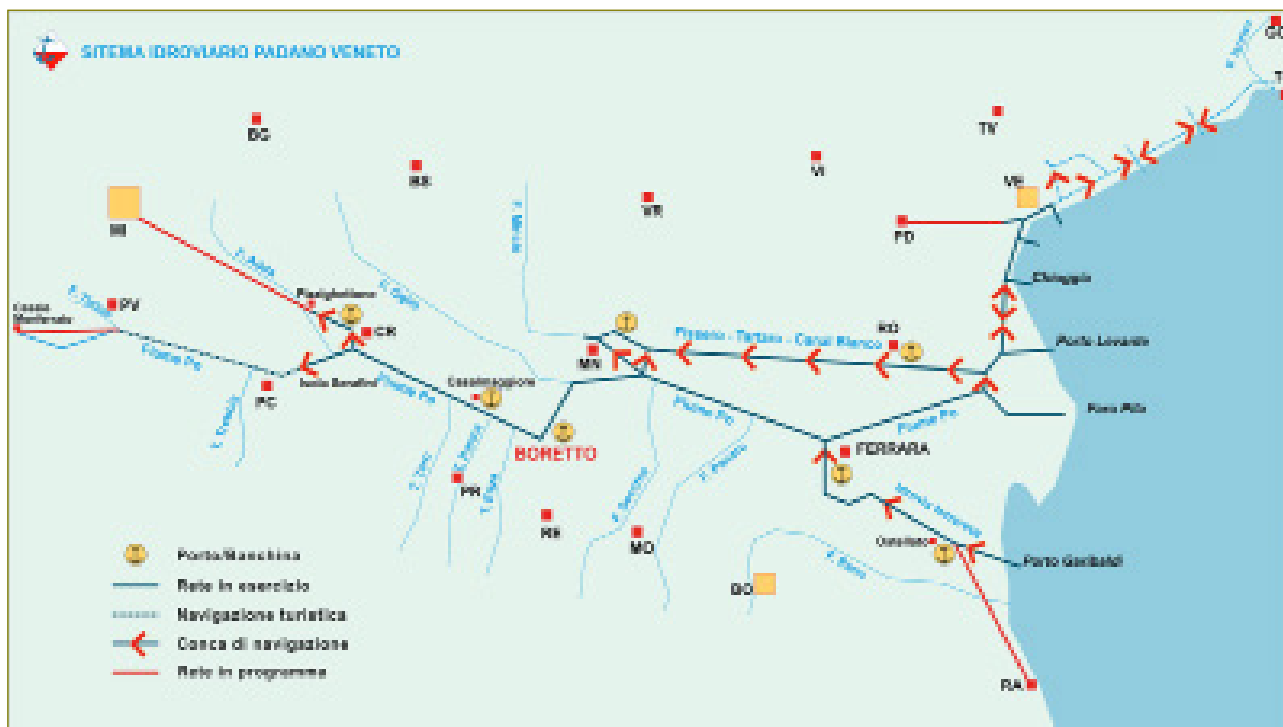
**Conche:** Isola Serafini (iniziati i lavori per realizzazione della nuova conca); Cremona; Governolo e San Leone; Pontelagoscuro; Volta Grimana; tre conche lungo l'idrovia ferrarese; cinque lungo il canale Fissero Tartaro Canalbianco e 3 lungo il Po Brandolo

## Il trasporto merci idroviario

Il trasporto merci sul fiume ha mantenuto una certa vivacità fino agli anni '70, per poi calare progressivamente, 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 più di 550 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).

Il **2014 è stato purtroppo caratterizzato da una lieve flessione** in negativo rispetto al 2013, con valori in linea con il 2012 e inferiori alle 300.000 tonnellate. La flessione è stata prevalentemente determinata dalla diminuzione dei traffici degli sfarinati (mangimi). Le merci trasportate sul sistema idroviario padano-veneto, oggetto di relazione tra porti interni e porti marittimi, si sono attestate su valori prossimi alle **200.000 t**.

La raccolta dei dati riguardanti gli inerti del Po non è stata completata, ma è ragionevole stimare una quantità di circa 300.000 tonnellate che rappresenta comunque una significativa riduzione per il disarmo di buona parte del parco natanti adibito all'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 ecce-

zionali continuano a essere una realtà che ha il suo punto di riferimento nel trasporto per acque interne. Si riporta di seguito una tabella contenente i dati disponibili sul traffico merci sul sistema idroviario.

### Traffici idroviari (2011-2014)

Porti	2011 (tonnellate)	2012 (tonnellate)	2013 (tonnellate)	2014 (tonnellate)
Porto di Rovigo (via Fissero)	13.767 (sfarinati) s	47.719 (sfarinati) s	121.892 (sfarinati) s	45.000 (sfarinati) s
Canale Po-Brondolo				2.500 (merci varie) s/d
Porto di Mantova (via Fissero e Po)	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	45.000 (sfarinati) s 25.000 (urea) s 10.000 (container) s/d
Attracchi industriali Mantova (via Fissero e Po)	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	31.000 (acetone) d 4.500 (colli ecc.) d
Banchina di Viadana (via Po)	49.919 (metanolo) s	30.188 (metanolo) s	9.780 (metanolo) s	30.000 (metanolo) s
Porto di Cremona (via Po)	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)	--	--	--	--
Banchine Mantovane: Roncoferraro (Fissero), S. Benedetto Po, Revere (Po)	160.000 (inerti) valore stimato	126.000 (inerti) valore stimato	120.000 (inerti) valore stimato	70.000 (inerti) valore stimato
<b>TOTALE</b>	<b>400.091</b>	<b>327.015</b>	<b>394.860</b>	<b>263.000</b>
Attracchi industriali privati sul Po	1.000.000 (inerti del Po) valore stimato	800.000 (inerti del Po) valore stimato	Valore non rilevato	300.000 (inerti del Po) valore stimato

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

Fonte: rivista "Qui Po" n. 2 del 2015 e dati AIPO - Settore Navigazione Interna.



Da un'analisi di dettaglio sulle ultime due annualità disponibili si può rilevare come il porto di Rovigo abbia avuto una flessione al ribasso degli sfarinati scaricati sulle sue banchine, così come il porto di Mantova, ma quest'ultimo ha però aumentato i colli e i container, anche se questo è però andato a discapito del porto di Cremona che ha visto peraltro un

azzeramento dei traffici in banchina, forse a seguito di politiche non eccellenti sulle concessioni rilasciate in area portuale. Si evidenzia anche una ripresa dei traffici di metanolo sulla banchina di Viadana, una ripresa dei traffici dei prodotti chimici sugli attracchi industriali di Mantova e un avvio di nuovi traffici lungo il canale Po Brondolo.



## 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; sono partiti a gennaio 2015 anche i lavori per la costruzione della scala di risalita dei pesci, nell'ambito di un cofinanziamento europeo sui progetti LIFE+;
- ◆ la progettazione delle **opere di regolazione dell'alveo di magra del fiume Po** 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 e sono gestiti ancora per il 2015 dalla Provincia di Ferrara, sono in avanzato stato di esecuzione, almeno per quanto riguarda alcuni lotti, più precisamente sono conclusi i lavori del III lotto - ponte Valle Lepri e del II lotto



- Ponti Migliarino, lotto ARNI e I lotto - rotatoria San Giorgio e sono in corso i lavori del III lotto - Porto Garibaldi, lotto II - Final di Rero e ponte di Ostellato.

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. A causa dei rilevanti tagli imposti dalle leggi statali sui bilanci regionali, i finanziamenti regionali per investimenti (nuovi o manutentivi) in questi ultimi anni sono stati nulli e conseguentemente l'attività di AIPO su questo fronte è stata concentrata sull'esaurimento dei residui di precedenti assegnazioni.

In particolare nel corso del 2015 è stata effettuata una riprogrammazione di fondi regionali, finalizzati a dare copertura al progetto di Valorizzazione e interconnessione del Sistema Nazionale RIS (River Information Service)", che ha lo scopo di completare il sistema RIS, già sviluppato in via sperimentale su una porzione del sistema idroviario padano veneto, nella restante parte rimasta fuori nella prima fase. Il RIS è un sistema di comunicazione per la sicurezza della navigazione fluviale, che permette di disporre di un servizio di informazioni per la gestione del traffico idroviario e quindi di prioritario interesse per lo sviluppo del sistema idroviario stesso.

## 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*  
Cura del territorio e dell'ambiente

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

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

**Ricerca ed elaborazione  
del materiale fotografico:**

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

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

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

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

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

Nella seconda home page "Entra in Regione", tra  
le pubblicazioni è possibile consultare la versione  
integrale del "Rapporto annuale di monitoraggio  
della mobilità e dei trasporti in Emilia-Romagna  
(giugno 2016)".

Finito di stampare nel mese di novembre 2016  
presso il Centro Stampa della Regione Emilia-Romagna



