

LA MOBILITÀ E IL TRASPORTO IN EMILIA-ROMAGNA

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

novembre 2019

Dati tratti dal "Rapporto annuale
di monitoraggio della mobilità
e del trasporto in Emilia-Romagna
2019"



Sommario

Premessa	pag.	3
Il settore autofiloviario e la mobilità urbana	"	4
Le funzioni della Regione.....	"	4
Il settore autofiloviario in cifre.....	"	4
Il contesto di riferimento.....	"	5
I passeggeri trasportati.....	"	7
Gli investimenti regionali.....	"	8
I sistemi di trasporto intelligenti (ITS).....	"	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
Le infrastrutture per la mobilità urbana.....	"	16
Il settore ferroviario	"	17
Le funzioni della Regione.....	"	17
Il settore ferroviario in cifre.....	"	17
Il contesto di riferimento.....	"	18
La qualità dei servizi ferroviari.....	"	20
La puntualità del servizio ferroviario.....	"	21
I passeggeri trasportati.....	"	23
Lo sviluppo dei servizi.....	"	24
Le stazioni ferroviarie.....	"	25
Il Comitato regionale degli utenti del servizio ferroviario regionale.....	"	26
L'integrazione tariffaria: il sistema "Mi Muovo"	"	27
"Mi Muovo in cifre".....	"	27
I titoli di viaggio integrati "Mi Muovo".....	"	27
"Mi Muovo Tutto Treno".....	"	29
Il settore stradale	"	30
Le funzioni della Regione e il contesto di riferimento.....	"	30
Il settore stradale in cifre.....	"	31
La conoscenza della rete stradale.....	"	36
L'autostrada regionale Cispadana.....	"	39
Gli investimenti regionali per la rete stradale di interesse regionale.....	"	41
Gli investimenti per la rete stradale nazionale.....	"	46
La revisione della rete stradale di interesse nazionale.....	"	47
Gli interventi sulla rete autostradale nazionale.....	"	48

La sicurezza stradale	pag.	50
Alcuni dati sull'incidentalità in Emilia-Romagna.....	"	50
La cultura della sicurezza stradale.....	"	56
Gli interventi regionali per la sicurezza stradale.....	"	62
Il trasporto merci, la logistica urbana e il Porto di Ravenna	"	64
Le funzioni della Regione.....	"	64
Il trasporto merci, la logistica urbana e il Porto di Ravenna in cifre.....	"	65
Il traffico ferroviario delle merci e i nodi logistici.....	"	65
Il trasporto merci su strada e l'autotrasporto.....	"	70
La logistica urbana.....	"	73
Il Porto di Ravenna: contesto di riferimento.....	"	74
Il traffico merci all'interno del Porto di Ravenna.....	"	76
Gli investimenti regionali destinati al Porto di Ravenna.....	"	78
Il settore aeroportuale	"	79
Le funzioni della Regione.....	"	79
Il settore aeroportuale in cifre.....	"	79
Il contesto di riferimento.....	"	80
Il traffico passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna.....	"	80
Il settore idroviario	"	82
Le funzioni della Regione e il contesto di riferimento.....	"	82
Il settore idroviario in cifre.....	"	82
Il trasporto merci idroviario.....	"	83
I finanziamenti per il settore idroviario.....	"	85
Gli strumenti di comunicazione	"	86

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 ciclope-donale 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 2018 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 la mobilità urbana

Le funzioni della Regione

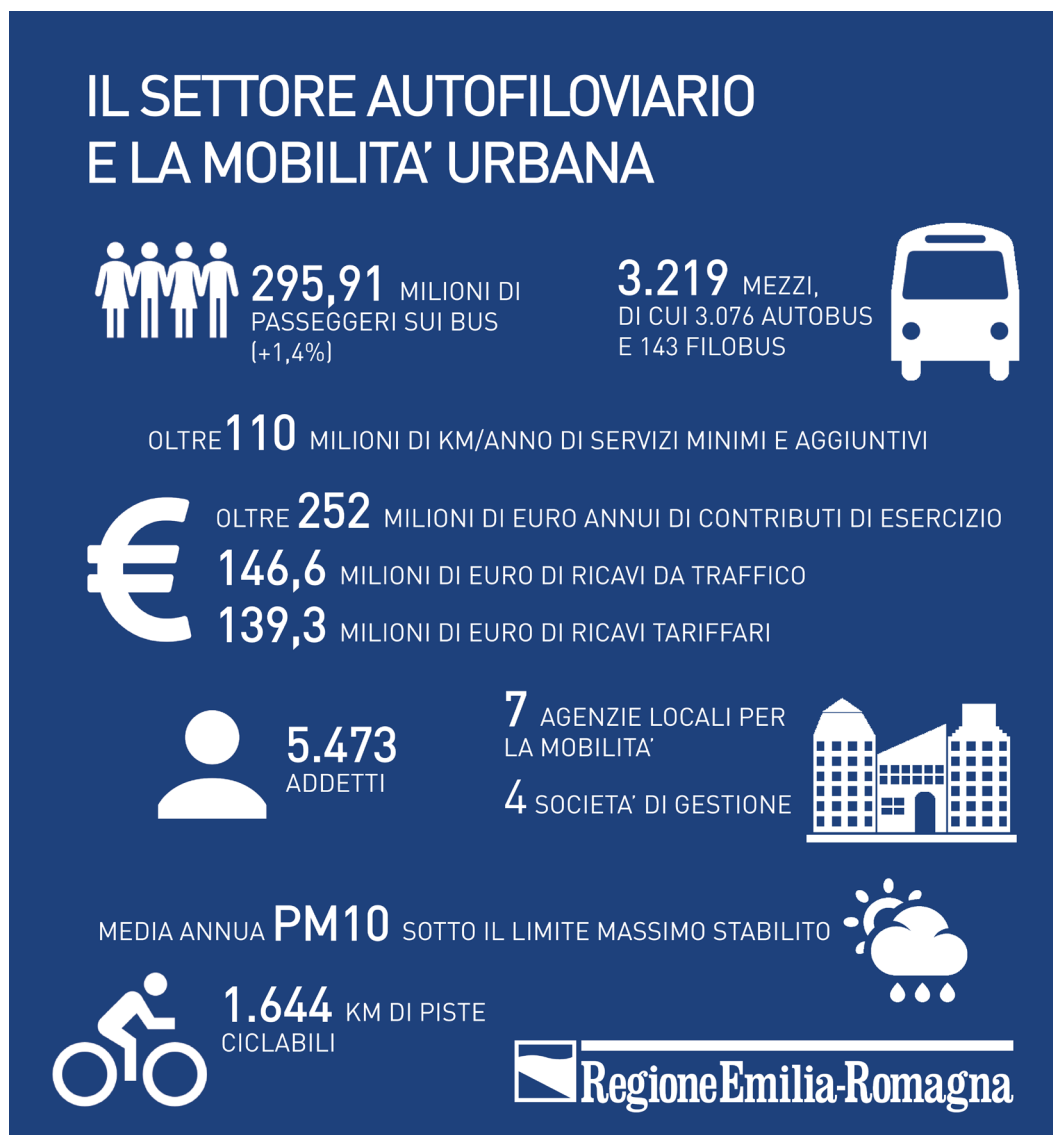
La Regione Emilia-Romagna esercita **funzioni di programmazione, indirizzo, coordinamento e finanziamento sul trasporto pubblico**, promuovendo la realizzazione di interventi per riorganizzare la mobilità e l'accesso ai servizi di interesse pubblico (L.R. n. 30 del 1998). In particolare, opera su due 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



Il contesto di riferimento



Come accennato, 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.

Con la 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 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. La riforma del settore prevede quindi una razionalizzazione del sistema del TPL regionale, attraverso uno **snellimento organizzativo e processi di fusione delle Agenzie locali** per la mobilità sulla base degli ambiti ottimali definiti dalla Regione. Lo scopo è quello di semplificare i processi decisionali, riducendo di conseguenza i costi complessivi del sistema, e migliorare la qualità dei servizi. Questo percorso vede operativa, da marzo 2017, la nuova Agenzia Mobilità Romagnola Srl consortile, che opera nei tre bacini

provinciali di Forlì-Cesena, Ravenna e Rimini.

In questi ultimi anni la Regione ha lavorato molto anche per **semplificare il panorama delle aziende** di trasporto che gestiscono il servizio in Emilia-Romagna, incentivando processi di aggregazione e fusione delle stesse. A oggi i gestori dei servizi di TPL sono:

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

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

Le principali fonti di finanziamento sono:

- ✱ **risorse regionali per i servizi minimi di TPL**, che derivano 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 ciclopeditonale e, più in generale, alla mobilità sostenibile e alla qualità dell'aria.

La Regione ha determinato l'ammontare dei servizi minimi per il triennio 2016-2018 in **109.856.732 vett*km**, cifra successivamente modificata con l'inserimento del servizio bus sostitutivo Lugo-Lavezzola arrivando a **110.041.232 vett*km**. I servizi effettivamente erogati nel 2017 sono risultati invece **110.667.094 vett*km**.

Servizi minimi 2016-2018 e servizi offerti 2017

(Vetture*km)

Servizi minimi 2016-2018	Servizi offerti 2017
110.041.232	110.667.094

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

passati dai 277 milioni di euro all'anno del 2012 ai **252,265 milioni nel 2017**.

Contributi regionali di esercizio annui (euro)

(2017 - Servizi minimi + CCNL + L.R. 1/02)

Servizi minimi	CCNL	L.R. 1/02	Totale
221.015.583,20	29.847.754	1.051.642	252.264.979,24

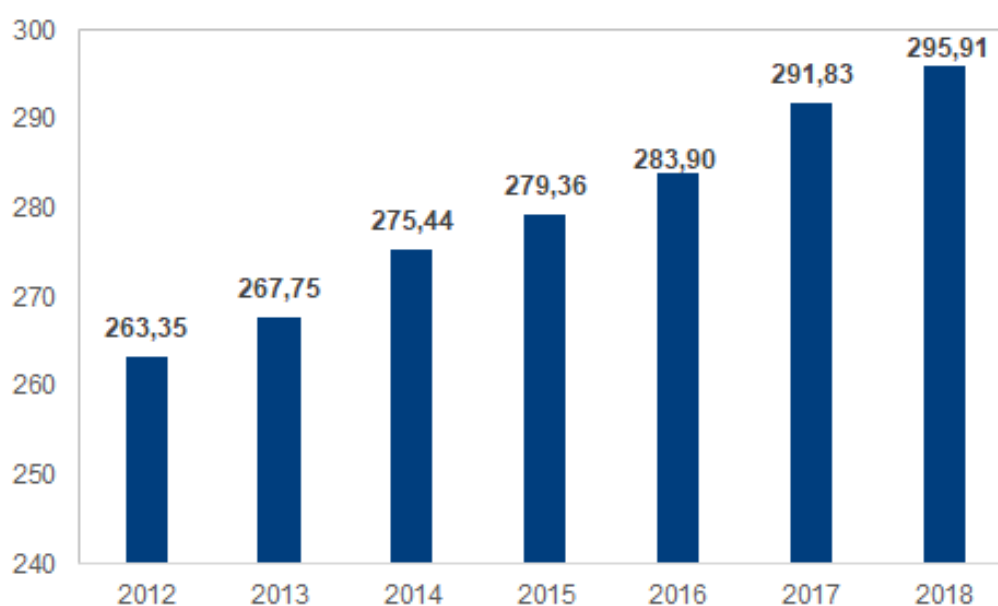


I passeggeri trasportati



I passeggeri trasportati sui bus, secondo il dato consuntivo 2017, sono stati **291,83 milioni** (+2,79% rispetto all'anno precedente), e il dato preconsuntivo 2018 conferma un **ulteriore aumento dell'1,4%, con 295,91 milioni**. I viaggiatori su bus in regione sono aumentati del 12,30% rispetto al 2012.

Passeggeri trasportati
(2012-2018 - 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 2018 gli investimenti complessivi nel settore della mobilità e del trasporto pubblico ammontano a **circa 822 milioni di euro**, in media circa 43 milioni all'anno. Se si analizzano le macro aree finanziate emerge che gli **investimenti ferroviari** rappresentano circa il **43%** (infrastrutture e rinnovo del parco treni), mentre il **57%** delle risorse sono assegnate al **settore autofiloviario e alla mobilità sostenibile**. Di questi oltre 353 milioni di euro, il 27% hanno finanziato il rinnovo del parco autobus, il 25% gli Accordi di programma 2000/2014 e la mobilità sostenibile, il 2% la tariffazione integrata e l'infomobilità, il 2% le intese interdirezionali e l'1% i "clean vehicle".

I sistemi di trasporto intelligenti (ITS)

Gli spostamenti di persone e merci sono cambiati in modo profondo: per i passeggeri viaggi multipli e meno sistematici e quindi meno programmati; per le merci aumento della complessità della catena del trasporto, con un sistema logistico che deve fare fronte a sempre nuove esigenze produttive, oltre che all'innovazione che deriva dall'e-commerce. In questo contesto può assumere grande rilevanza un'informazione adeguata e dinamica e la capacità di organizzazione, riprogrammazione e integrazione dei servizi per gli spostamenti, cioè il tipico **ruolo dei sistemi ITS** (Intelligent Transport Systems), ma anche degli innovativi sistemi C-ITS (Cooperative Intelligent Transport System), introdotti dal 2016 anche nella normativa europea.

La Regione in questi anni ha puntato molto sui sistemi di trasporto intelligenti, lavorando a diversi progetti.

Il **progetto "GiM"** ("Gestione informata della Mobilità"), che si è concluso con tutte le forniture e le installazioni completate e tutti i collaudi avvenuti, ha promosso un governo efficace ed efficiente della "mobilità diffusa" e il suo sviluppo sostenibile attraverso l'erogazione centralizzata di servizi di infomobilità pubblico-privata. Lo scopo è migliorare la fruibilità e l'efficacia del TPL, attraverso una gestione centralizzata delle informazioni relative alla mobilità pubblico-privata tramite una centrale operativa regionale di infomobilità e relative centrali locali; il monitoraggio delle flotte del trasporto pubblico; la diffusione in tempo reale delle informazioni relative al servizio di TPL in forma multicanale; la trasparenza delle informazioni rispetto a tutti i modi della mobilità pubblica; l'integrazione delle informazioni relative alle condizioni della circolazione veicolare privata provenienti dai sistemi di controllo dei flussi del traffico MTS.

La Regione ha inoltre promosso e avviato altre importanti azioni strategiche: **il sistema di tariffazione integrata Mi Muovo**, che consente l'utilizzo dei servizi tpl (treni e bus) con un unico sistema di bigliettazione con validatori elettronici sui mezzi e smartcard con microchip; il **"travel planner dinamico"**, con la possibilità di pianificare "on line", anche dal punto di vista delle tariffe, gli spostamenti con tutte le componenti del trasporto; il **sistema per il monitoraggio dei Flussi di traffico MTS**, attivato sulla rete stradale regionale principale, attraverso un sistema di 285 postazioni fisse sulla rete ANAS e provinciale, in grado raccogliere dati in modo continuativo e di fornire informazioni su numero e classificazione veicolare dei transiti e velocità puntuali di percorrenza.

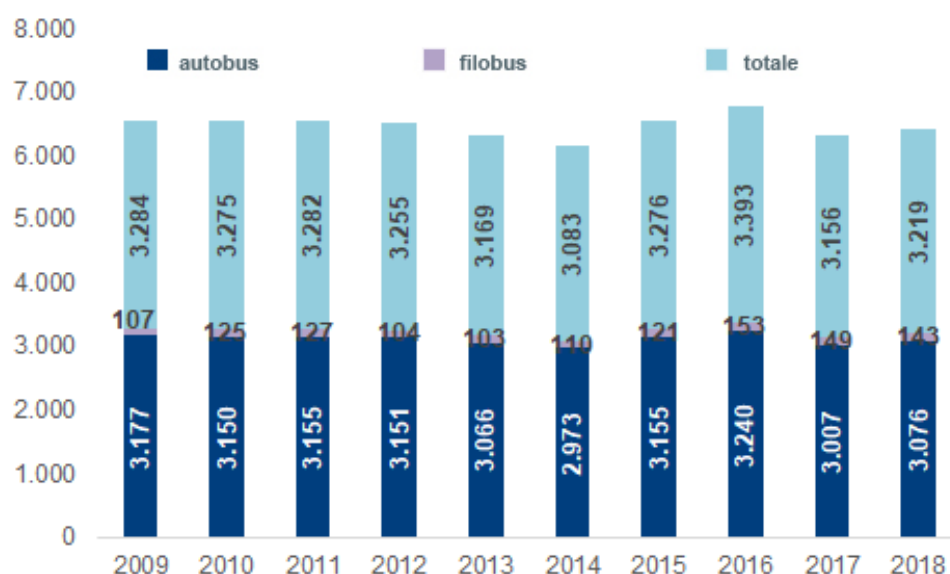
Il parco autobus regionale

Il numero di veicoli adibiti al servizio di trasporto pubblico locale in Emilia-Romagna, secondo dati aggiornati al dicembre 2018, ammonta a **3.219 mezzi** (di cui 3.079 autobus e 143 filobus), con un'età media che nel 2018 si è attestata a 11,39.

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 3.156 mezzi regionali **2.591 sono già dotati del sistema AVM** per il telecontrollo della flotta.



Parco mezzi regionale per tipo di veicolo
(2009- 2018)



Dal 2008 al 2018 c'è stato un **aumento dei bus a metano** (dal 21% al 37%) e una riduzione dei bus diesel (dal 58% al 36%). Ciò contribuisce in misura significativa alla riduzione delle emissioni di polveri sottili da parte degli autobus.



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

posizione del parco mezzi per classe ambientale è la seguente: Euro0 (0,87%), Euro1 (2,21%), Euro2 (20,32%), Euro3 (26,03%), Euro4 (2,86%), Euro5 (11,04%), Euro 6 (14,01%), ULEV (1,52%), EEV (16,22%), ZEV (4,94%).



La mobilità ciclopedonale

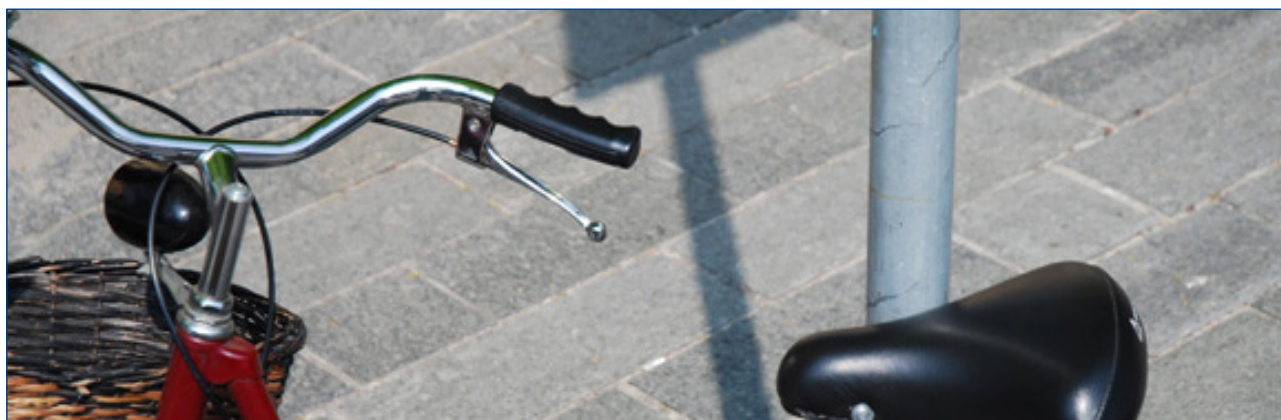
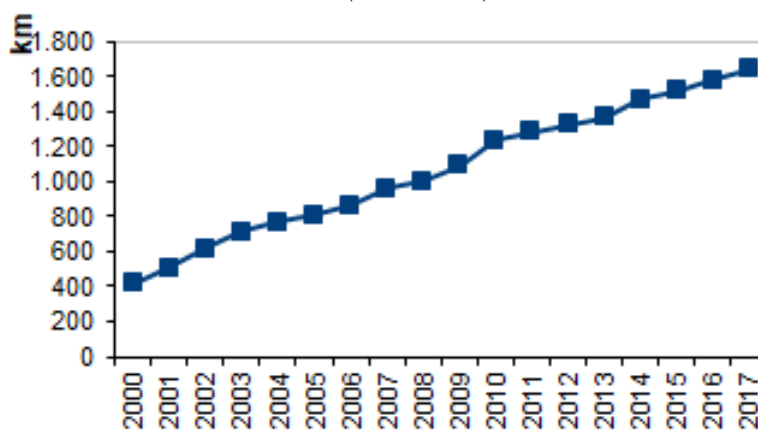
Lo sviluppo della rete regionale per la mobilità ciclopedonale, insieme alla promozione della cultura ciclabile, si confermano come **elementi chiave nelle politiche della mobilità sostenibile** della Regione Emilia-Romagna, dal momento che l'uso della bicicletta rappresenta un tipo di spostamento direttamente 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 caratteristiche di qualità, riconoscibilità e sicurezza. Rispetto all'uso di questa modalità di trasporto si



segnala che in Emilia-Romagna c'è stato un **aumento significativo dei km di piste ciclabili** realizzate nelle aree urbane della regione: si è passati infatti dai 419 km del 2000 ai **1.644 del 2017**, con una rete regionale la cui estensione è stimata in circa 3.800 km, di cui 1.425 km relativi alla rete regionale di Bicalitalia ed EuroVelo.

Km di piste ciclabili nei comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti
(2000-2017)

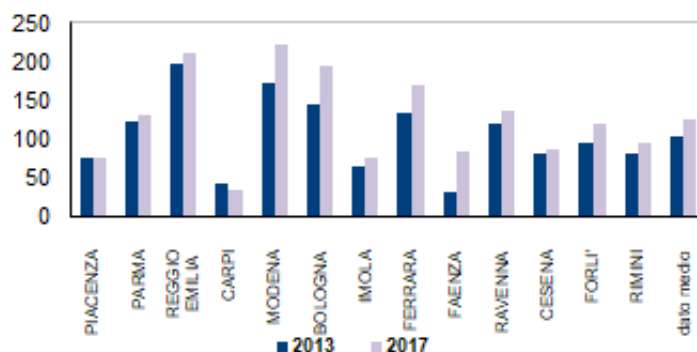


Scendendo al **livello delle singole città** l'aumento dei km ciclabili è generalizzato in tutta la regione, tranne che per Carpi, che nel 2017 sembra aver riconteggiato in diminuzione i km di piste. Sempre in questo anno è Modena con 222 km la città più dotata di piste ciclabili, anche

Reggio Emilia, Bologna, Ferrara, Ravenna e Parma sono tutte al di sopra del dato medio delle città; Forlì si attesta a livello del dato medio, mentre tutte le restanti città. Al di sotto del dato medio, 121 km, tutte le altre città hanno sviluppi delle piste ciclabili inferiori ai 100 km.

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

(Confronto 2013-2017)



Con l'approvazione della legge regionale 10/2017 **"Interventi per la promozione e lo sviluppo del sistema regionale della ciclabilità"**, la Regione, in continuità con quanto già attuato e avviato, sta attivamente promuovendo diverse iniziative per sviluppare una mobilità sostenibile con una maggiore sicurezza per la circolazione ciclistica, per incentivare i trasferimenti casa-lavoro, casa scuola, per favorire il ciclo-turismo verso le città d'arte e le aree naturalistico-paesaggistiche della nostra regione e in generale per favorire l'avvicinamento anche dei cittadini a scelte di mobilità consapevoli anche in funzione del miglioramento della qualità ambientale e della salute della comunità stessa.

Queste azioni vengono rafforzate da quanto previsto in termini di strategie e priorità dalla nuova Legge n. 2 dell'11 gennaio 2018 (in vigore dal 15 febbraio 2018) **"Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità turistica"**, che ribadisce le priorità citate sopra e prevede inoltre diversi livelli territoriali di pianificazione da armonizzare nel corso del tempo (Piano Nazionale con avvio dell'elaborazione a inizio 2019, Piano regionale della Rete Ciclabile, Biciplan comunale).

La legge regionale 10/2017 articola il sistema regionale della ciclabilità in tre elementi, per raggiungere gli obiettivi della ciclabilità: **reti urbane ed extraurbane, reti ciclovie regionali e integrazione delle reti** con le infrastrutture e i servizi per la mobilità sostenibile e l'interscambio.

Ai sensi dall'art. 3 della legge regionale 10/2017, il Piano regionale dei trasporti - PRIT individua il **"Sistema regionale della ciclabilità"** (comprensivo della Rete delle Ciclovie Regionali), definendo gli indirizzi, gli obiettivi di sviluppo, le priorità e le azioni necessarie alla realizzazione del Sistema stesso. Per quanto riguarda il sistema re-

gionale della ciclabilità, sono stati censiti **oltre 500 interventi/azioni** cofinanziati dal 95 e il 2013, per un costo complessivo di **oltre 210 milioni di euro** (cofinanziamento regionale di circa 140 milioni di euro). La **Rete delle ciclovie regionali** è costituita da percorsi già attualmente utilizzati per cicloturismo e non solo, che corrispondono a oltre 1.000 km di infrastrutture (riferite a un'estensione complessiva di circa 3.800 km) e sviluppate su differenti tipologie (percorsi esistenti o comunque utilizzati, viabilità minore a basso volume di traffico veicolare in sede propria, riservata o protetta, sedimi dismessi-ex ferrovie - argini, strade e sentieri forestali, rurali o storici, oltre alle reti urbane ed extraurbane di piste ciclopedonali). Fa riferimento prioritario alle reti nazionali (**Bicitalia e anche Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche-SNCT**) ed europee (**Eurovelo**) e rappresenta lo strumento di settore di indirizzo e riferimento all'interno del sistema regionale di pianificazione territoriale, di mobilità e dei trasporti nel territorio al fine di individuare, pianificare e promuovere una rete di percorsi ciclabili estesa e continua, riconoscibile e di ampia scala, con le relative infrastrutture e servizi. L'obiettivo è quello di promuovere la sempre maggiore fruizione delle principali risorse culturali, naturali e paesaggistiche, nel rispetto delle caratteristiche ambientali del territorio e delle esigenze di collegamento tra i principali centri urbani, integrandosi e favorendo la mobilità ciclabile locale.

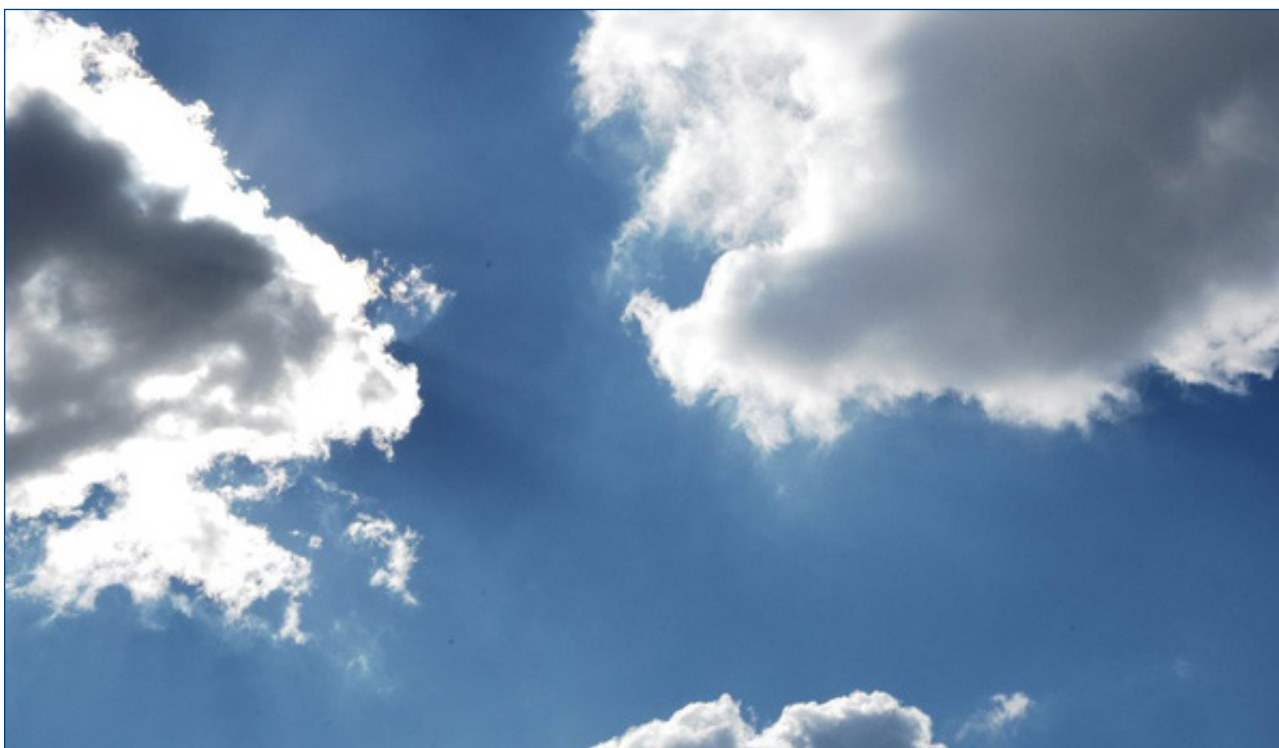
Di rilevanza prioritaria risulta il tema dell'**intermodalità ciclo-pedonale**, in particolare per la connessione con le stazioni. Occorre cercare di incrementare l'uso della bicicletta non come sistema di mobilità antagonista del tpl, ma come elemento a esso complementare, puntando sul sistema del **bike sharing**.

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. Muovendosi in un contesto europeo che stabilisce indirizzi e obiettivi in questa direzione, la Regione da anni persegue il **rinnovo tecnologico dei mezzi**, sia quelli privati che quelli adibiti al trasporto pubblico, oltre che alla logistica urbana, puntando su tre fattori: miglioramento e incremento dell'efficienza dei veicoli grazie a nuovi motori, materiali e modelli di progettazione, promozione di tecnologie di alimentazione alternative, più sostenibili come i veicoli ibridi, elettrici e a idrogeno, sviluppo di tecnologie ITS per un sistema di mobilità più efficiente e sicuro. L'approvazione da parte della Regione della **Strategia unitaria regionale per la mitigazione e l'adattamento ai cambiamenti climatici** la pone in una posizione di avanguardia e rinnovamento rispetto alle altre Regioni e soprattutto rispetto alle modalità di attuazione e rendicontazione dei propri impegni per la lotta al cambiamento climatico. Se a questo si aggiunge l'impegno sottoscritto dal nostro Ente con la firma dell'**Under 2MoU** (Under



2 Memorandum of Understanding), dove si è impegnata a **ridurre dell'80% le proprie emissioni entro il 2050** e a mettere in atto tutte le azioni possibili per l'adattamento e per aumentare la resilienza regionale rispetto alle mutazioni climatiche, risulta evidente la necessità di dotarsi di uno strumento di condivisione e trasparenza delle proprie scelte su questo tema, dei propri sforzi e soprattutto dei propri risultati.



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 2018 **sotto il limite massimo stabilito di 40 µg/m3**; si rileva, nell'ambito delle stazioni poste sulla viabilità principale, che registrano i valori più alti, un miglioramento della media dei valori, che passa dai 32,7 µg/m3 del 2017 ai 29,7 del 2018.

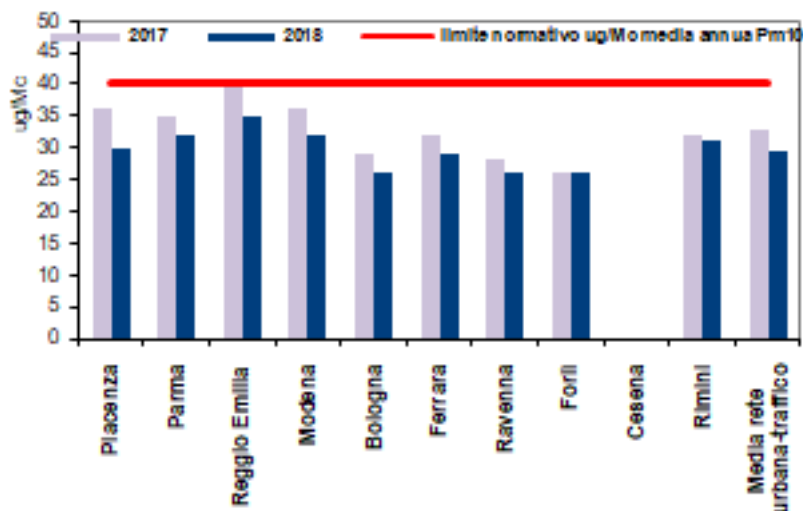
Il dato relativo alla **media dei giorni di superamento**

del PM10 nelle realtà urbane si attesta nel 2018 a livello dei 36,3 giorni di superamento per le stazioni della rete urbana di traffico e di 23 giorni per quelle di fondo urbano. Questi valori indicano un miglioramento dei parametri rispetto al 2017.

Guardando a livello delle singole realtà urbane, si può notare una tendenza generale a una limitazione delle **concentrazioni inquinanti, in particolare quelle medie annue del PM10 non superano i limiti di legge**.

Quanto al **numero giornaliero di sforamenti del PM10** (superamento di 50 µg/mc), nel 2018 sono state molte le città che non hanno superato il limite massimo stabilito in **35 giorni**: Piacenza, Bologna, Ravenna e Forlì. E' invece Reggio Emilia la città che registra il maggior numero di sforamenti nel 2018.

Media annua del PM₁₀ nei 9 comuni capoluogo (2017-2018)



La Regione ha adottato il Piano regionale integrato per la qualità dell'aria (**PAIR 2020**), con previsioni al 2020, il cui punto centrale è 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 Piano per la mobilità elettrica in regione denominato **"Mi Muovo 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, per promuovere la mobilità elettrica non solo a livello di singola città ma su tutto il territorio, la Regione ha stretto **accordi con i distributori di energia elettrica** presenti sul territorio dell'Emilia-Romagna (ENEL, HERA e IREN) e con i principali Comuni, realizzando così una innovativa infrastruttura di ricarica operativa in tutte le province. Ad oggi risultano installate e funzionanti **circa 150 colonnine di ricarica** per veicoli elettrici interoperabili in regione dei diversi distributori sottoscrittori dei protocolli d'intesa.

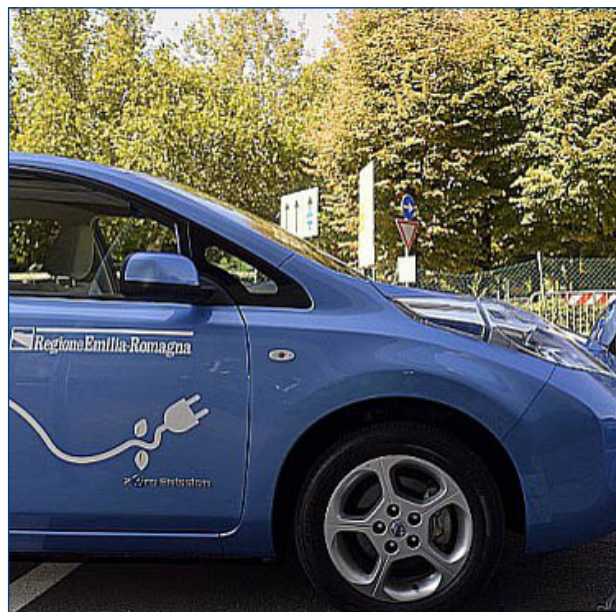
Secondo gli Accordi sulla mobilità elettrica i distributori sono i promotori della realizzazione dell'infrastruttura secondo il principio del business del distributore. Il tutto risulta quindi a costo zero per gli Enti pubblici. In collaborazione con i principali Comuni, è stato possibile sottoscrivere un accordo per armonizzare le regole di accesso e sosta alla ZTL. Da ottobre 2012 le auto elettriche possono **accedere liberamente alle ZTL h24 e parcheggiare gratuitamente nelle strisce blu**. L'accordo è aperto a tutti i Comuni che vorranno aderire nel corso degli anni.

La Regione, con il bando PNIRE 1 (Piano Nazionale Infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica), ha inoltre ottenuto un finanziamento ministeriale di **circa 230.000 euro** per il progetto **"Mi Muovo Mare"** per la fornitura e

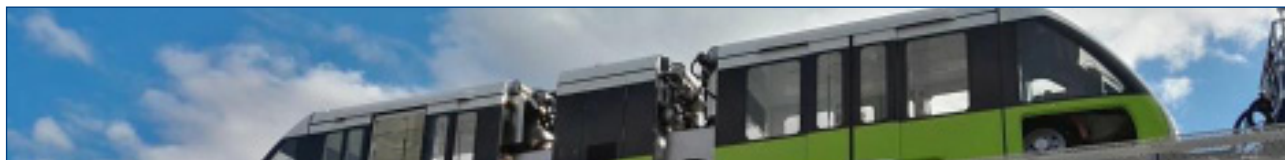
l'installazione di **24 punti di ricarica** in otto comuni della costa romagnola. Le colonnine, tutte installate, sono state distribuite in maniera da dotare ogni comune di almeno due punti di ricarica; consentendo una doppia ricarica in contemporanea, i **punti effettivi di ricarica sono complessivamente 48**.

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

A settembre 2018, inoltre, la Regione ha siglato un accordo con i rappresentanti di cinque tra i principali fornitori di energia elettrica che operano in Emilia-Romagna - Enel, Hera, Iren, Be Charge ed Enernia, per installare, nel breve periodo, nelle principali città dell'Emilia-Romagna, a loro spese, **1.500 nuove colonnine per la ricarica di auto elettriche**, sia mezzi di trasporto pubblico che autovetture ad uso privato con particolare attenzione alle aree a domanda debole. Alle 1.500 previste dall'intesa, se ne aggiungeranno **altre finanziate al 50% dalla Regione**, attraverso i fondi del Piano nazionale infrastrutture ricarica elettrica (PNIRE), e al 50% dagli Enti locali e dagli operatori privati.



Le infrastrutture per la mobilità urbana



L'Emilia-Romagna è interessata da alcuni progetti di **sistemi per il trasporto pubblico in sede propria e/o innovativi**. La Regione partecipa alla promozione di questo tipo di interventi anche attraverso Intese e Accordi con i soggetti interessati, interviene nelle diverse procedure di approvazione e svolge attività per ottenere i relativi finanziamenti statali.

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

- ✱ il **Servizio di trasporto pubblico integrato metropolitano** (costituito dal completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano e dalla filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano, progetto alternativo a quello della Metrotranvia attualmente congelato): nel 2011 il Comune di Bologna, in accordo con Regione e Provincia di Bologna, ha chiesto al Ministero dei Trasporti e al CIPE di ridestinare i fondi assegnati alla Metrotranvia di Bologna. Il progetto interessa il territorio dei comuni di Bologna e Casalecchio di Reno (BO) e prevede i seguenti interventi: completamento del sistema delle fermate urbane del SFM nel comune di Bologna, con la costruzione di 4 nuove fermate SFM e l'adeguamento di 2 esistenti, oltre che la realizzazione di opere di accessibilità; sviluppo di un progetto per la migliore riconoscibilità e il segnalamento delle stazioni; interrimento della tratta urbana della linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore; estensione della rete filoviaria lungo le direttrici portanti della rete del TPL e riqualificazione della stessa rete; acquisto di mezzi filoviarari moderni e confortevoli. A 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; a 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. A seguito di alcuni rilievi evidenziati dalla Corte dei Conti gli Enti proponenti hanno rimodulato il progetto, che è stato sottoposto al Ministero dei trasporti per l'approvazione da parte del CIPE, che a dicembre 2017 l'ha approvato fissando il limite di spesa per l'opera in 255.324.307,40 euro. Nel 2018 sono proseguite le attività per l'avvio delle gare e lo sviluppo progettuale del lotto 2 da sottoporre all'approvazione definitiva da parte del CIPE;

- ✱ il **People Mover**, un servizio navetta che prevederà un collegamento diretto in sede segregata (cioè svincolata dal traffico stradale) tra l'Aeroporto G. Marconi di Bologna e la Stazione Centrale di Bologna, con un tempo di viaggio inferiore ai 10 minuti. Il tracciato è di circa 5 km; il sistema si basa su convogli leggeri, di lunghezza limitata e a guida automatica. La Regione ha sottoscritto diversi accordi per favorire la realizzazione del People Mover e si è impegnata a concedere un finanziamento al Comune (individuato come stazione appaltante dell'opera). Dopo l'approvazione della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e del progetto definitivo dell'opera, avvenuta nel 2010 da parte del Comune di Bologna, a 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, che sono stati completati nel 2018. È previsto l'avvio dell'operatività del People Mover entro il 2019.

Un'altra opera è prevista nel bacino della costa romagnola: si tratta del **Trasporto Rapido Costiero (TRC)**, con le tratte Rimini FS - Riccione FS, Rimini FS - Rimini Fiera e Riccione-Cattolica. Il tracciato della prima tratta Rimini FS-Riccione FS verrà affiancato alla linea ferroviaria Bologna-Ancona, con l'utilizzo di mezzi a guida assistita e a trazione elettrica. Il costo dell'opera è di oltre 92 milioni di euro. La Regione partecipa con un finanziamento di oltre 7,7 milioni di euro per l'infrastruttura e di oltre 2,7 milioni di euro per l'acquisto di veicoli. Il 31 gennaio 2018 l'appaltatore ha comunicato la fine dei lavori. L'obiettivo è avviare l'esercizio del TRC entro il 2019, attraverso l'utilizzo di, in via provvisoria, di autobus ibridi e/o a metano. Nel 2020 sarà completata la fornitura della flotta dei 9 Exqui.city 18T, dedicati al servizio "Metromare".

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

IL SETTORE FERROVIARIO



43 MILIONI DI PASSEGGERI SUI TRENI A CONTRATTO DELLA REGIONE
47,1 MILIONI DI PASSEGGERI SALITI SU TUTTI I TRENI DEL TRASPORTO FERROVIARIO REGIONALE NELLE STAZIONI DELL'E-R



1.400 KM DI RETE, DI CUI CIRCA:
1.050 DI COMPETENZA STATALE
350 DI COMPETENZA REGIONALE

258 STAZIONI



18.100.000 TRENI*KM PER I SERVIZI FERROVIARI



137 MILIONI DI EURO ANNUI DI CORRISPETTIVO CONTRATTUALE, DI CUI
13 MILIONI DI EURO DI RISORSE REGIONALI
113 MILIONI DI EURO DI RICAVI TARIFFARI DAL 2015-2017



1.452
 ADDETTI
 (TRASPORTO E RETE)

910 TRENI AL GIORNO

96 NUOVI TRENI PREVISTI DAL NUOVO CONTRATTO DI SERVIZIO, DI CUI:

75 IN SERVIZIO DAL 2019



 Regione Emilia-Romagna

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".



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 **Contratto di Servizio con il Consorzio Trasporti Integrati**, formato da Trenitalia e da FER, vincitore di una gara di rilevanza europea. Inoltre è stata costituita una **società unica di gestione della rete ferroviaria regionale**: la **FER**, società a prevalente capitale regionale, ha acquisito le attività ferroviarie gestite precedentemente da altre aziende concessionarie regionali, sostituendosi ad ACT di Reggio Emilia (nel 2009), ad ATC di Bologna nella gestione della linea Casalecchio-Vignola (nel 2009) e ad ATCM di Modena nella gestione della ferrovia Modena-Sassuolo (nel 2007). La **FER quindi**

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. Nel 2013 la Regione ha avviato le procedure per una nuova gara di affidamento dei servizi, adeguandosi alla durata massima prevista per i Contratti di Servizio e portandola a un **periodo fisso di quindici anni**, con possibilità di proroga in proporzione del 50%. Scopo di questa modifica è favorire investimenti a lungo termine e permettere tempi adeguati di ammortamento per l'acquisto di nuovo materiale rotabile.

La rete ferroviaria della regione Emilia-Romagna



Questa gara è stata aggiudicata nel 2016 e a seguire è stato stipulato il Contratto di servizio con l'Associazione temporanea di imprese, costituitasi tra Trenitalia e FER, poi trasformata in un'unica società. La Regione ha dettato gli indirizzi e i vincoli che dovevano caratterizzare il nuovo affidamento. Attualmente, in accordo con il Consorzio Trasporti Integrati, è stato prorogato l'attuale contratto fino all'avvio dei nuovi servizi affidati con la gara, **la cui attivazione è prevista nel 2019**. Uno degli elementi più qualificanti sui quali ha puntato il nuovo Contratto di servizio è il radicale rinnovo del materiale rotabile, che l'impresa vincitrice deve garantire sin dall'avvio del nuovo affidamento. **In totale 96 nuovi treni, di cui 75 in servizio dal 2019**, per un costo complessivo stimato di **750 milioni di euro**, con l'obiettivo di migliorare radicalmente la qualità dei servizi offerti e la loro regolarità e affidabilità. Il rinnovo del materiale rotabile previsto dal nuovo Contratto di servizio si affianca ai nuovi treni già acquistati negli scorsi anni dalla Regione, che ha finanziato 22 nuovi treni (14 Stadler ETR 350 e 8 composizioni Vivalto a due piani) inseriti nel "Piano anticipazione" della cosiddetta "Gara del ferro", finanziato dalla Regione e Trenitalia/TPER per 150 milioni di euro. Nel 2017 è stata completata la messa in esercizio di otto nuovi

treni Vivalto, la flotta di convogli a doppio piano di ultima generazione. Sempre nel corso del 2017, inoltre, Trenitalia ha aumentato il numero di collegamenti effettuati con treni Stadler ETR 350, grazie al conferimento di convogli da parte della Regione (in totale 6). Dal 2007 la Regione ha avviato, sulla propria rete ferroviaria, un **"piano straordinario" di interventi**, per la cui attuazione si fa ricorso sia a risorse già disponibili, sia ad altre fonti di finanziamento statali, oltre che a specifici stanziamenti regionali, per un totale di **circa 500 milioni di euro**, destinati per circa il 50% a interventi sulle infrastrutture e per la quota restante al rinnovo del materiale rotabile, che ha portato all'immissione in servizio di nuovi treni come già accennato.

I **principali interventi infrastrutturali** riguardano invece l'armamento ferroviario, l'elettificazione di alcune linee, il miglioramento dell'accessibilità e delle condizioni funzionali di interconnessione in alcune stazioni, l'eliminazione di passaggi a livello e il miglioramento delle condizioni di sicurezza dell'esercizio ferroviario. Riguardo alla **sicurezza** sono già stati realizzati o sono in programma il posizionamento di nuovi apparati centrali in alcune stazioni, il miglioramento del segnalamento, l'introduzione di specifiche tecnologie sviluppate recentemente e la realizzazione di un unico apparato centrale per il governo unitario dell'intera Rete Regionale.

La qualità dei servizi ferroviari

Il Contratto di Servizio con il Consorzio Trasporti Integrati per l'erogazione dei servizi ferroviari di competenza della Regione Emilia-Romagna, oltre a specificare il "programma di esercizio" annuale da offrire agli utenti, definisce gli **standard qualitativi di puntualità e affidabilità**, di pulizia dei mezzi e delle stazioni, di miglioramento delle relazioni con l'utenza, con particolare riguardo agli aspetti legati all'informazione e al comfort. Il Contratto prevede riduzioni del corrispettivo contrattuale e l'applicazione di specifiche "penali" per il mancato rispetto degli standard qualitativi e per la minore quantità di servizi erogati. 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 per accertare la regolarità, la qualità e il buon andamento del servizio di trasporto fer-

roviario di propria competenza, che può esercitare direttamente o tramite soggetti autorizzati.

L'attività di monitoraggio sulla qualità dei servizi ferroviari 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 del servizio ferroviario

Puntualità

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

Di seguito si presenta **un'analisi dei dati di puntualità**, per ciascuna tipologia di treni e fascia di riferimento, non connessa all'impresa ferroviaria che eroga il servizio ma all'infrastruttura sulla quale vengono svolti, come previsto dal Contratto di servizio.

♣ Treni sulla Rete Nazionale:

- per i **treni Regionali a breve percorrenza (B.P.) in fascia 0-5'** nel 2018 si registra, rispetto al 2017, una tenuta dei livelli di puntualità con un dato alternato con picchi nei mesi di gennaio aprile e agosto, e una certa stabilità nel risultato rispetto all'anno precedente. Il dato è comunque sempre al di sopra dello standard minimo regionale con dati massimi al 94,1% e calo soprattutto nei mesi di febbraio, luglio e novembre (mese peggiore con il 91,6%). La media annua è del 92,9% con un assestamento medio di 0,6% punti percentuali rispetto al 2017; per quanto riguarda la **fascia 0-15'** si assiste anche qui a un dato pressoché stabile rispetto al 2017 con valori che restano anche in questo caso sempre al di sopra dello standard (come nel 2017 e negli anni precedenti). La percentuale di puntualità è molto alta, pari a una media annua del 98,4% contro il 98,6% del 2017 (e del 98,5% del 2016);
- per i **treni Regionali a lunga percorrenza (L.P.) in fascia 0-15'** nel 2018 risulta un lieve assestamento rispetto al 2017. I livelli di puntualità restano sempre molto al di sopra dello standard (oltre 2 punti percentuale) con lieve calo nel periodo primavera-estate. Nel complesso la percentuale media annua passa dal 97,3% del 2017 al 96,6% del 2018.

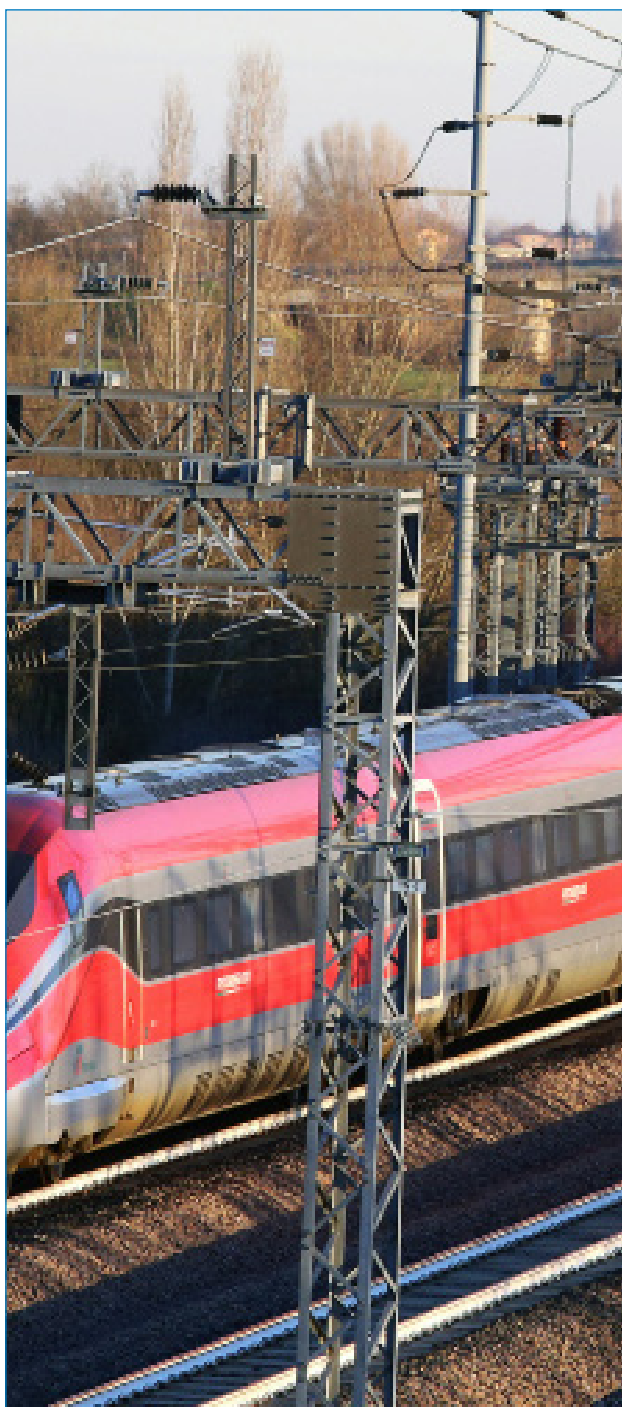


Il confronto con i dati di puntualità dei trimestri tra il 2011 e il 2018 per la fascia 0-5' evidenzia l'assestamento già evidenziato in precedenza rispetto al 2017 con un calo soprattutto negli ultimi due trimestri che in generale sono sempre quelli più critici. Per la **fascia 0-15'** il dato è sostanzialmente in linea con quello dei periodi precedenti, con una lieve oscillazione negli ultimi due trimestri. Per i regionali a lunga percorrenza, il risultato annuo risulta essere il migliore della serie storica dopo quello del 2017, confermando quindi una situazione in continuo miglioramento dal 2011.

Se invece si guardano i cosiddetti **treni "rilevanti"** sulla Rete Nazionale che hanno superato i 10' di ritardo dal 2011 al 2018, si assiste nell'ultimo anno a un lieve aumento dei casi di ritardo portando nel complesso il 2018 a 699 casi, rispetto ai 610 dell'anno precedente. Il mese con maggiori ritardi è ottobre, mentre quello con meno ritardi è agosto.

♣ Treni sulla Rete Regionale:

- per i **treni Regionali** in fascia di **ritardo 0-5'**, i dati sono in peggioramento (trend negativo che prosegue da tre anni): dopo un buon risultato nel 2015, il 2016, il 2017 e ancor più il 2018 hanno dato risultati negativi in termini di puntualità ritornando per quest'ultimo anno ai livelli del 2013/2014. I livelli di puntualità risultano a esclusione di giugno e luglio sempre al di sotto dello standard contrattuale con anche 4 punti percentuale al di sotto per vari mesi. Nel complesso la situazione è peggiorata rispetto al 2017.



Per i **treni "rilevanti" sulla Rete Regionale**, che hanno superato i 5' di ritardo dal 2011 al 2018, si assiste in questo caso a un aumento dei casi di ritardo. Nel complesso sulla Rete Regionale ci sono stati, nel 2018, 612 casi di ritardo rispetto ai 547 del 2017. Se invece si guarda l'andamento negli anni dei fuori standard per i treni rilevanti per puntualità sia su Rete Nazionale che Regionale si evidenzia che, dopo una crescita anche molto accentuata dei fuori standard soprattutto su rete nazionale, dal 2014 (dal 2013 per la rete regionale) si assiste a una riduzione dei casi a eccezione degli ultimi due anni per la Rete Regionale e all'ultimo dato per quella Nazionale, dove si evidenzia un peggioramento della situazione.



I passeggeri trasportati

I treni circolanti in Emilia-Romagna sono **circa 900 al giorno**, in un giorno feriale medio. Fermano in **258 stazioni attive**, di cui 9 delle linee della Rete Regionale Parma-Suzzara e Suzzara-Ferrara ricadono in territorio lombardo. A queste si aggiungono le stazioni di Poggio Rusco e Suzzara, terminali di queste tratte e punto d'interconnessione con la Rete Nazionale oltre a Gonzaga-Reggiolo, della linea della Rete Nazionale Modena-Suzzara, che viene considerata per completezza del dato, gravitando sullo stesso bacino di traffico. Nel 2018 i viaggiatori trasportati sono stati **quasi 43 milioni**, con un aumento di quasi due milioni rispetto al valore 2017 (41.031.738), se si considerano i saliti sui treni a contratto della Regione Emilia-Romagna in base ai dati preconsuntivi 2018 certificati dall'Osservatorio nazionale del trasporto. Sono invece **circa 47,1 milioni i passeggeri all'anno**, che corrispondono a circa 159.100 in un giorno feriale medio invernale (nel 2017 erano stati circa 149.300), se si conteggiano i saliti su tutti i treni del trasporto ferroviario regionale nelle stazioni dell'Emilia-Romagna. I dati mostrano una crescita nell'ultimo anno rispetto agli anni precedenti dei passeggeri sia nel periodo invernale che estivo. Dopo alcuni anni di stabilità nel dato, il 2018 evidenzia un **deciso incremento del dato invernale** (+8% rispetto al 2017) e anche un aumento nel dato estivo (+4% rispetto al 2017).

Guardando all'andamento dei passeggeri trasportati sulla Rete Nazionale, nel **periodo invernale** la crescita dei saliti dal 2000 al 2018 risulta del **28%**: dopo il picco raggiunto nel 2015 del 25% si è assistito negli anni successivi a un lieve assestamento del dato per poi avere una crescita decisa nell'ultimo anno. Nel **periodo estivo** la crescita risulta del **34%**, risultando più lineare di quello invernale con un andamento ascendente continuo, l'ultimo rilevamento ha però denotato un incremento maggiormente deciso degli utenti in linea con il dato invernale.

Il trend complessivo dei passeggeri trasportati, che comprende quindi **sia la Rete Regionale che quella Nazionale**, è cresciuto dal 2004 al 2018 di circa il 39%. Mentre la Rete Regionale se pur con numeri inferiori è risultata sempre in ascesa avven-

do un aumento totale nell'arco di 14 anni del 54%, la Rete Nazionale nello stesso periodo cresceva del 36% con picco nel 2018. La somma dei dati porta a un aumento totale come visto del 39%, con una notevole crescita del 9% nell'ultimo anno.

Lo sviluppo dei servizi

Nel 2017 l'offerta dei servizi è stata in linea con l'anno precedente, per un totale di **18,1 milioni di treni*km** per i servizi regionali, per un **corrispettivo di 137 milioni di euro**, costituito per 124 milioni da risorse trasferite dallo Stato attraverso il Fondo Nazionale Trasporti, e per circa 13 milioni da risorse regionali.

Per quanto riguarda gli **interventi di potenziamento e adeguamento infrastrutturale**, nel 2017 l'intervento più significativo è stata l'attivazione della bretella AV sulla linea Bologna Ferrara e il conseguente spostamento dei servizi AV da e per Venezia dai binari di superficie alla stazione sotterranea. Ciò ha comportato una maggior capacità del nodo di Bologna per i servizi di tipo regionale, che potranno così permettere un potenziamento dei servizi in particolare verso la Romagna. Sempre nel 2017 è stato sottoscritto tra Regione Emilia-Romagna, Ministero della Infrastrutture e dei trasporti e RFI il **masterplan che definisce gli scenari di sviluppo infrastrutturali e tecnologico**, anche in attuazione all'art. 47 del D.L. 50/2017 che riguarda la definizione delle linee di rilevanza nazionale e l'eventuale acquisizione delle stesse da parte dello Stato. In questo contesto sono state definite linee di rilevanza nazionale le tratte Ferrara-Suzzara-Parma, Bologna-Portomaggiore, Casalecchio-Vignola e Guastalla-Reggio Emilia-Sassuolo. Su queste linee è in corso il completamento dell'elettrificazione, oltre che l'ammodernamento dei sistemi di sicurezza, che comunque riguarda tutte le linee regionali.

Nel corso del 2018 si sono consolidati gli effetti degli interventi di riprogrammazione decisi nel corso degli anni precedenti, a cui si sono aggiunti:

- ♣ la revisione dell'offerta **Bologna-Ravenna-Rimini** con un maggior impegno delle Regione Emilia-Romagna e dell'impresa ferroviaria pari a circa 300.000 Km* treno su base annua. E' l'intervento in incremento di offerta più corposo degli ultimi 10 anni e ha preso avvio dal 13 dicembre 2018. Le aspettative di incremento di utenza atteso potranno essere verificate al termine dell'anno 2019 e visione dell'offerta scolastica sulla **linea Ferrara-Codigoro**;

- ♣ i **servizi estivi Bologna-Ravenna-Rimini** nei mesi di giugno, luglio e agosto con il rafforzamento della programmazione estiva sperimentata l'anno precedente. Sono stati aggiunte 2 coppie di treni per i giorni festivi estivi da Bologna a Rimini/Pesaro in aggiunta all'offerta dell'anno precedente. Sono state in particolare mantenute le corse aggiuntive nel fine settimana della notte rosa.

Nel 2018 sulla **linea Bologna-Firenze** si è mantenuta la riorganizzazione dell'offerta a partire dal mese di settembre dell'anno precedente. Sono stati prolungati su Prato alcuni treni prima limitati a San Benedetto Val di Sambro e alcune corse non efficaci sono state soppresse. Il saldo è di 2 coppie di treni Bologna-Prato in più, a cui contribuiscono in parti uguali la Regione Emilia-Romagna e la Regione Toscana, che ha partecipato alla riorganizzazione dell'offerta per il proprio versante. Nel corso dell'anno ci sono state 4 limitazioni di circolazione nel fine settimana per consentire ricognizioni propedeutiche all'allargamento delle gallerie per adeguamento alla sagoma PC/80 per l'inserimento nel corridoio europeo baltico-mediterraneo. Si è così testata l'innovativa organizzazione dei servizi bus sostitutivi con l'integrazione della linea portantina nei percorsi.

Sono state mantenute le fermate aggiuntive per **14 treni ogni giorno a San Nicolò (Piacenza)** per fornire alternative di viaggio a causa dei lavori che hanno comportato la chiusura del ponte stradale sul Trebbia. Sono state anche adottate misure di facilitazione tariffaria per gli abbonati al treno.

Lo sviluppo dei **collegamenti AV** su linee non dedicate ha determinato la necessità di riprogettare la circolazione dei treni regionali, per ridurre il più possibile le limitazioni che gli venivano imposte. Successivi aggiustamenti hanno permesso di contenere i danni al trasporto regionale, in particolare sulla Bologna-Verona e sulla Bologna-Venezia.

RFI ha programmato diversi interventi che hanno richiesto la predisposizione di programmi di circolazione alternativi e di autosostituzioni. I più importanti hanno riguardato la **linea Adriatica**, con interruzioni nel corso di due fine settimana e la **linea faentina** per la posa di una travata di ponte.

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, 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**.

Il 2016 è stato caratterizzato dall'attuazione della seconda fase, che ha previsto interventi per la **riqualificazione completa delle tre stazioni tipo Scandiano, Sassuolo Radici e Lentigione**.

Nel 2017 si è attuata la terza fase relativa all'installazione di **cartellonistica** per uniformare l'immagine delle stazioni della Rete Regionale che presentavano una segnaletica carente, inefficace e caratterizzate dalle gestioni precedenti alla creazione della Società unica FER. La segnaletica è stata adattata ai diversi tipi di stazioni. In quelle a più alta frequentazione sono stati posizionati anche totem con l'indicazione della località e dei servizi presenti.

Nel corso dell'anno sulla linea Modena-Sassuolo Terminal, anche per renderla utilizzabile da treni più ca-

pienti, è stata completamente riqualificata la fermata di Casinalbo e sono stati allungati e innalzati i marciapiedi di Formigine, Fiorano e Sassuolo Terminal.

Sono state posizionate inoltre altre sei pensiline nuove in fermate che ne erano sprovviste. Resta il rammarico che in alcune località atti di inciviltà di pochi abbiano in parte vanificato l'obiettivo di rendere più gradevoli, per la maggior parte degli utenti, gli spazi di attesa.

Nel 2018 si è proceduto all'attuazione della quarta fase che chiude questo primo ciclo di investimenti. Nell'ambito della programmazione dei fondi POR-FESR 2014-2020, è stata prevista l'**installazione di dispositivi di informazione all'utenza** presso le stazioni ferroviarie regionali proprio per continuare e sviluppare ulteriormente il Piano regionale per la riqualificazione. In particolare, grazie a un contributo regionale di 1.500.000 euro, sono stati installati **90 monitor in 61 stazioni** della Rete regionale scelte tra le più frequentate, oltre a **27 sistemi di videosorveglianza**, per eliminare l'ostacolo della mancanza di informazioni per la pianificazione dei propri viaggi. I primi risultati della politica regionale di riqualificazione del sistema ferroviario trovano riscontro nella crescita dei passeggeri che si sta attualmente registrando.

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 easy/smart station**). La Regione ha chiesto che questo 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 visto che entro il 2026 RFI prevede di adeguare complessivamente, in Emilia-Romagna, **51 stazioni** per renderle più accessibili e confortevoli ai viaggiatori caratterizzandole con uno standard architettonico unico e funzionale.

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

Nel 2018 RFI è intervenuta nelle stazioni di S. Pietro in Casale, S. Ilario d'Enza, Fidenza, Castel S. Pietro Terme, Castel Bolognese, Imola, Reggio Emilia, Modena, Faenza, Monzuno, Pianoro e Vergato.

Il Comitato regionale degli utenti del servizio ferroviario regionale

Il Comitato consultivo regionale degli utenti ferroviari dell'Emilia-Romagna (CRUFER) rientra tra gli **strumenti di comunicazione con gli utenti del servizio ferroviario regionale**.

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

- ♣ esprimere pareri consultivi su tematiche sottoposte dalla Regione Emilia-Romagna;
- ♣ assumere iniziative di proposta alla Regione su aspetti del servizio ferroviario;
- ♣ acquisire informazioni in ordine all'adeguata risposta nei tempi e nei modi previsti dalla normativa vigente alle segnalazioni e ai reclami raccolti;
- ♣ effettuare studi, analisi, ricerche anche in accordo con la Regione.

Fanno parte del CRUFER Comitati locali di pendolari, or-

ganizzazioni 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 2018 le consultazioni istituzionali con il Comitato regionale degli utenti del trasporto ferroviario regionale, CRUFER, si sono svolte con regolarità e hanno riguardato due argomenti principali:

- ♣ la revisione della circolazione sulla Rete Regionale in seguito ai provvedimenti ANSF, con intense attività sia plenarie che bilaterali con i comitati direttamente interessati, che hanno svolto a pieno il loro ruolo di trasmissione verso la comunità degli utenti e verso la Regione;
- ♣ l'impiego ottimale dei nuovi treni che si sono resi disponibili nel corso dell'anno (Vivalto e ETR 350), così da coprire in maniera condivisa le esigenze nelle diverse porzioni del territorio. Si è dato avvio alla discussione sull'impiego dei materiali rotabili Hitachi e Alstom di cui è previsto l'arrivo dalla primavera 2019.



L'integrazione tariffaria: il sistema "Mi Muovo"

"Mi Muovo" in cifre



I titoli di viaggio integrati "Mi Muovo"

Nel corso del 2018 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. I titoli Mi Muovo sono validi sui servizi ferroviari regionali e locali e sui servizi urbani delle dieci città capoluogo e delle città di Imola, Faenza e Carpi. Nell'aprile 2018 Trenitalia, ultimate le installazioni delle tecnologie presso le stazioni, ha lanciato la **smartcard UNICA**, che si inserisce nel programma nazionale di **interoperabilità e integrazione** promosso dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane per dare ai viaggiatori un nuovo strumento che garantisca l'intero itinerario di viaggio, utiliz-

zando anche diversi vettori e operatori. Con questo obiettivo è proseguito l'impegno dei gestori dei servizi su bus e ferroviari per realizzare l'interoperabilità dell'intero sistema e per ampliare i canali di vendita consentendo una migliore accessibilità dei cittadini ai servizi di trasporto pubblico.

Dal 1 settembre 2018 è stata attuata l'iniziativa **"Mi Muovo anche in città"**, che offre a costo zero l'accesso ai servizi urbani delle 13 città con popolazione superiore ai 50.000 abitanti altri oltre 60.000 utenti ferroviari che partono/arrivano con il servizio ferroviario regionale nelle stazioni delle stesse città. L'impegno finanziario a carico della Regione per l'attuazione di questa iniziativa è di oltre 6 milioni di euro l'anno. "Mi Muovo anche in città" è valido a decorrere dalla campagna abbonamenti 2018-2019 (1 settembre 2018-31 agosto 2019) e 2019-2020 (1 settembre 2019-31 agosto 2020).

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"> - Di tipo forfettario senza limitazione di corse, di prima e di seconda classe ferroviaria - 365 giorni dalla data di emissione 	Il prezzo è composto dalla tariffa relativa alla tratta ferroviaria scelta, a cui si aggiungono la/e quota/e per i servizi urbani il cui prezzo varia da città a città da un minimo di € 110 a un massimo di € 180	In vendita in Emilia-Romagna presso tutte le biglietterie di Trenitalia, di TPER nelle città di Bologna, Imola e Ferrara
"Mi Nuovo studenti"	<ul style="list-style-type: none"> - Per studenti fino a 26 anni compiuti, di tipo forfettario, senza limitazione di corse, di sola seconda classe ferroviaria - 365 giorni dalla data di emissione 	Il prezzo è composto dalla tariffa relativa alla tratta ferroviaria scelta a cui si aggiungono la/e quota/e per i servizi urbani il cui prezzo è scontato dell'8% rispetto a quello dell'abbonamento "Mi 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"> - Di carattere forfettario, senza limitazione di corse, di prima e di seconda classe ferroviaria, personale, nominativo e incedibile - Dal 1° giorno del mese e termine all'ultimo giorno del mese 	Il prezzo è composto dalla tariffa relativa alla tratta ferroviaria scelta a cui si aggiungono la/e quota/e per i servizi urbani il cui prezzo, scontato rispetto al prezzo dell'abbonamento mensile urbano, varia di città in città secondo tre livelli € 18, € 20 e € 25	In vendita in Emilia-Romagna presso tutte le biglietterie di Trenitalia
"Mi Nuovo Citypiù ticket"	<ul style="list-style-type: none"> - Biglietto valido 75 minuti - Valido sull'intera area urbana di Bologna sui servizi bus e ferroviari nell'ambito del percorso entro il 1 scaglione Km (1-10 km) 	Il prezzo è di € 1,80	In vendita nella rete commerciale TPER
"Mi Nuovo Multibus"	<ul style="list-style-type: none"> - Carnet impersonale da 12 corse da 75 minuti ciascuna - Ogni corsa vale per una zona; per attraversare più zone è necessario timbrare ogni volta che si passa a una zona diversa - Utilizzabile da un massimo di 7 persone 	Il prezzo è di € 15	In vendita nelle biglietterie aziendali di Seta, Tep, TPER e Start Romagna; in seguito nella rete delle biglietterie automatiche self-service in Emilia-Romagna
"Mi Nuovo anche in città"	<ul style="list-style-type: none"> - Dal 1 settembre 2018 tutti gli abbonati, mensili o annuali, al trasporto ferroviario regionale, con una percorrenza superiore ai 10 km o a una zona, con partenza e/o arrivo in una delle 10 città capoluogo oltre a Imola, Faenza e Carpi, viaggiano gratis sugli autobus di linea urbani di quella/e città 	Questo titolo di viaggio è riferito agli abbonamenti ferroviari mensili e annuali. L'iniziativa prevede il pagamento da parte dell'utenza della sola tratta ferroviaria a cui viene associata d'ufficio la quota dell'origine e/o destinazione a valore zero delle 13 città	In vendita presso le biglietterie di Trenitalia, quelle di TPER per le sole relazioni interne ai bacini di Bologna e di Ferrara e per le sole tariffe sovraregionali e AV bologna- Firenze presso le società autofiloviarie

Da marzo 2019 è disponibile "Mi Nuovo iter", borsellino elettronico ricaricabile al costo di 10 euro, che integra le tessere Mi Nuovo e permette di acquistare e validare i biglietti dell'autobus e dei treni regionali.



"Mi Muovo Tutto Treno"

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

Carta "Mi Muovo Tutto Treno"

La carta Mi Muovo Tutto Treno ha un prezzo differenziato: **110 euro** nella fascia da 0 a 41 km, **140** nella fascia da 41 a 125 e **170 euro** nella fascia oltre i 125 km) e richiede il possesso di un abbonamento annuale a tariffa regionale.

Inoltre per chi continuerà a dotarsi di un abbonamento mensile c'è "**Mi Muovo FB-IC**": questi titoli 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.

Sono circa **2.500 i viaggiatori** in Emilia-Romagna che si avvalgono di questa facilitazione, che nel 2018 ha avuto un costo di **oltre 1,3 milioni di euro** per la Regione.

Abbonamento Mi Muovo AV

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

Per sostenere questa tipologia di viaggiatori, la Regione ha voluto estendere in via eccezionale a questo solo tratto di rete AV il **rimborso regionale pari al 20%** del prezzo dell'abbonamento mensile, regolato con una convenzione con Trenitalia dal 2009. Allo scadere di questa convenzione nel giugno 2016, la Regione ha optato per una diversa modalità di sostegno ai pendolari che fosse indipendente dall'Impresa ferroviaria. Da luglio 2016 infatti rimborsa ex post a cadenza trimestrale una **quota fissa di 45 euro per ogni abbonamento mensile**, qualunque sia l'Impresa ferroviaria. Il numero dei pendolari che beneficiano di questo rimborso è in media **250 ogni mese**, con un calo intorno ai 100 in agosto. Il numero è stabile negli ultimi anni. La procedura di rimborso si svolge per via telematica.



Il settore stradale

Le funzioni della Regione e il contesto di riferimento

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

La Regione Emilia-Romagna, dopo un ampio confronto con le Province, ha deciso di trasferire a loro il demanio stradale, dal momento che già gestivano un patrimonio viario rilevante e avevano una valida e consolidata organizzazione in materia di viabilità. Si tratta di **2.000 km di strade, mentre circa 1.000 km sono rimasti di competenza statale**, trasferimento che ha portato alla conseguente ridefinizione del quadro delle funzioni attribuite a Stato, Regione e Province stesse.

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

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

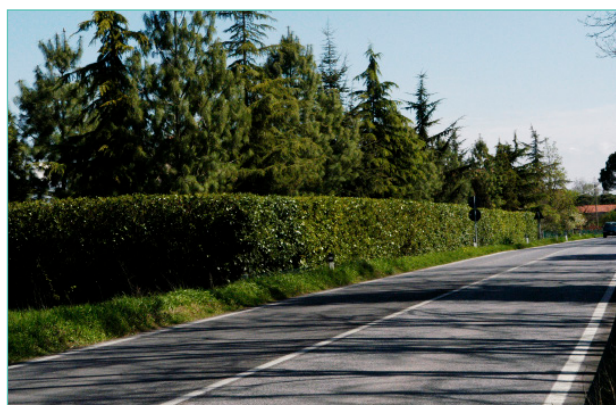
Strade ex ANAS trasferite alla Regione Emilia-Romagna

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

Come disciplinato dalla legge regionale di settore, con il **Programma di intervento sulla rete viaria di interesse regionale** la Regione, basandosi sulle indicazioni fornite dalle Province, definisce gli interventi da realizzare per la riqualificazione, l'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 ha consentito di prevedere nuovi stanziamenti di carattere continuativo per le esigenze infrastrutturali che ancora

restano sul territorio. La Regione ha quindi messo in campo iniziative di finanziamento straordinarie, come ad esempio quelle attuate attraverso convenzioni con soggetti privati in grado di concorrere in parte al costo delle opere.



Il settore stradale in cifre

IL SETTORE STRADALE



2.000 KM DI RETE STRADALE TRASFERITA DALLO STATO ALLA REGIONE E-R

1.042.231.449 TRANSITI NEL 2018, RILEVATI DA

285 POSTAZIONI INSTALLATE SU STRADE PROVINCIALI E STATALI



31 MILIONI DI EURO, DAL 2002 AL 2018, SU UN COSTO DI OLTRE **110** MILIONI DI EURO, PER INTERVENTI SULLA RETE STRADALE DI INTERESSE REGIONALE (COFINANZIATI DA ANAS E DA PRIVATI CON CONVENZIONI), DI CUI OPERE IN ESECUZIONE O ULTIME NEL 2018 PER UN IMPORTO DI OLTRE



19 MILIONI DI EURO A CARICO DELLA REGIONE, SU UN COSTO TOTALE DI **78** MILIONI DI EURO

129,5 MILIONI DI EURO ASSEGNATI DAL CIPE ALLA REGIONE E-R PER

27 INTERVENTI IN E-R (FONDO SVILUPPO E COESIONE 2014-2020) DAL COSTO COMPLESSIVO DI 171 MILIONI DI EURO, DI CUI 7 MILIONI ALLE UNIONI MONTANE PER MANUTENZIONE DELLE STRADE COMUNALI

1.000 KM DI STRADE RIMASTE ALL'ANAS, CON **974** MILIONI DI INVESTIMENTI IN E-R PER REALIZZARE

13 INTERVENTI NEL CONTRATTO DI PROGRAMMA 2016-2020

+ **49,5** MILIONI PER MANUTENZIONE STRADE STATALI IN CORSO O CONCLUSI NEL 2018

+ **19** MILIONI PER PAVIMENTAZIONI E BARRIERE IN CORSO O CONCLUSI NEL 2018



Regione Emilia-Romagna



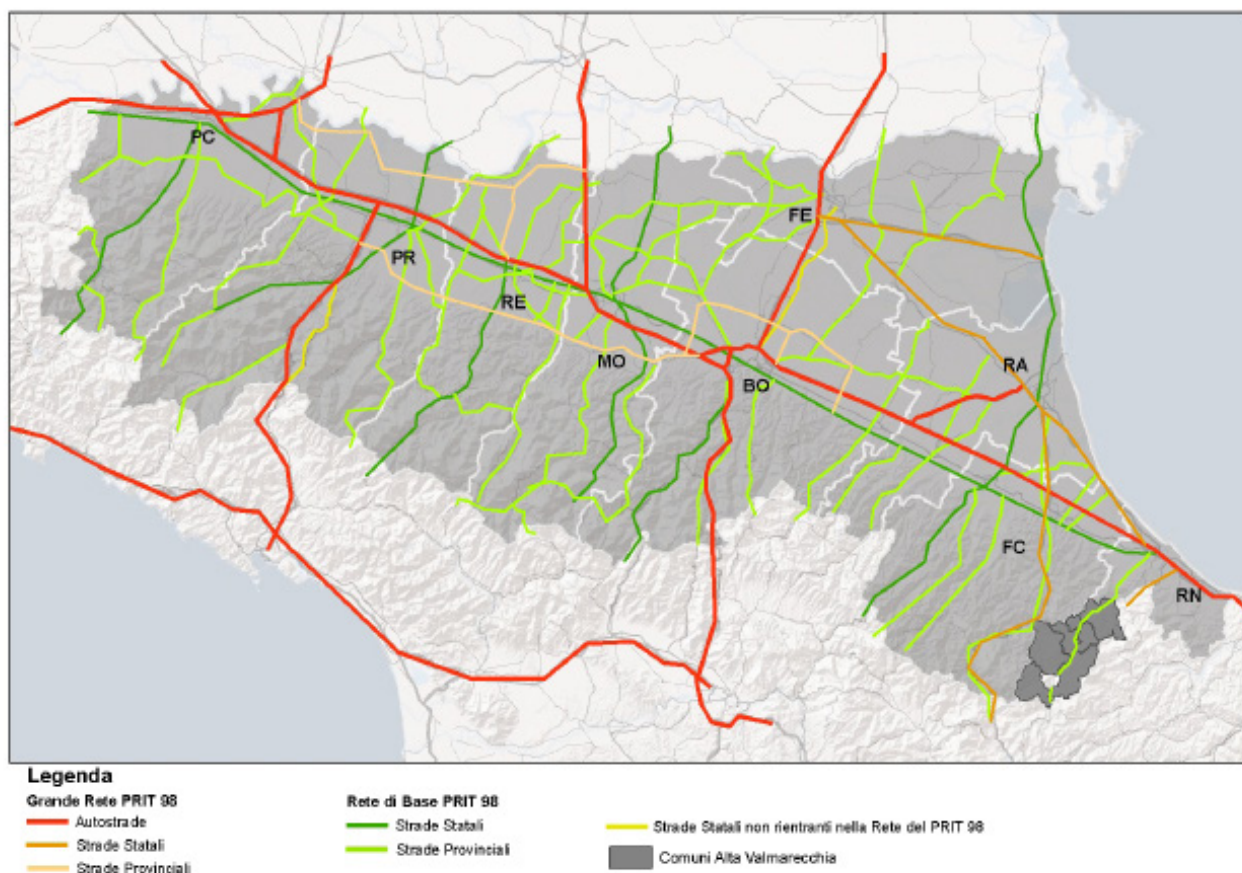
La conoscenza della rete stradale

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 circa 1.500.000 informazioni amministrative (classificazione e lunghezza) e tecniche (limiti puntuali e lineari alla transitabilità dei veicoli, trasporti eccezionali e mezzi d'opera); 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 (4.897 accessi nel 2018)

Reticolo della principale viabilità regionale: è costituito dalla rete delle autostrade, strade statali, provinciali e di alcune strade comunali (circa 13.000 km) 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 285 postazioni fisse situate lungo la principale viabilità regionale, che, alimentate da pannelli solari, sono attive 24 ore al giorno, inviando i dati al centro di raccolta regionale a intervalli di 15 minuti. In media 1.100.000.000 transiti annui, tra veicoli leggeri e pesanti. Sul portale Mobilità è stata pubblicata una sintesi della banca dati alla pagina "Flussi online" (<http://servizissir.regione.emilia-romagna.it/FlussiMTS/>), con 2.367 accessi nel 2018

Applicazioni per supporti mobile (ER-ARS e Viabilità E-R): "Viabilità E-R" è un'app contenitore, implementabile, che raccoglie altre app, alcune con funzioni di mappa, dedicate a specifici argomenti. Predisposta per sistemi operativi Android e scaricabile gratuitamente da Play Store, l'app contiene attualmente le app tematiche ARS (dedicata all'Archivio regionale delle strade e alla percorribilità per i veicoli e trasporti eccezionali), FLUSSI (dedicata al Sistema MTS), LIMITI (dedicata alla consultazione geografica delle limitazioni lineari e puntuali di percorribilità per l'autotrasporto), BOX (dedicata alla raccolta di materiali e informazioni tecniche e normative) e SEGNALETICA (dedicata alle Linee guida per la progettazione dei piani di segnaletica verticale), un lettore QR (per la verifica delle autorizzazioni al transito dei veicoli e trasporti eccezionali) e i collegamenti ai portali regionali MOBILITA', ARPA METEO e TE_ONLINE (il portale regionale dedicato alla gestione dei procedimenti per il rilascio delle autorizzazioni al transito dei veicoli e trasporti eccezionali). ER - ARS, predisposta per sistemi operativi iOS e scaricabile gratuitamente da Apple Store, è la prima app realizzata ed è dedicata all'ARS con la percorribilità per i veicoli e trasporti eccezionali. Gli accessi all'applicazione Viabilità E-R dall'ottobre 2014 sono stati 10.980 da parte di 2.284 utenti



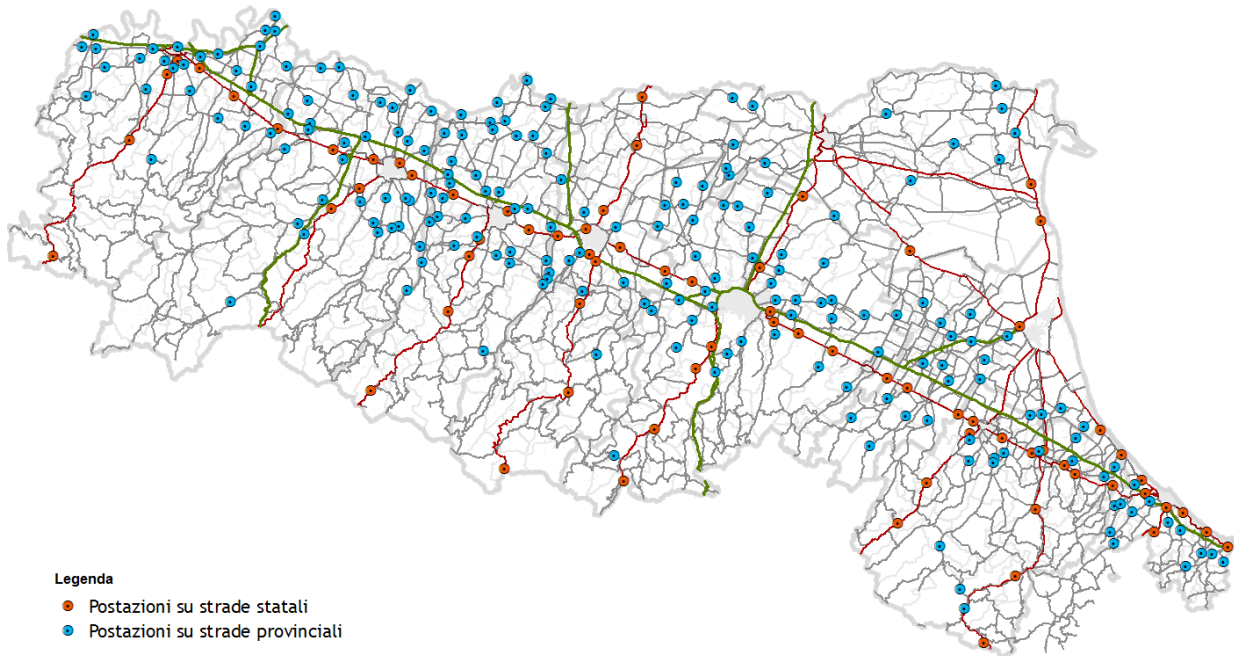
Limiti di transitabilità puntuali e lineari: fanno parte del Catasto della principale viabilità extraurbana regionale e si riferiscono a oltre 4.000 punti singolari (ponti, gallerie, sovrappassi, strettoie, passaggi a livello ecc.) e alle 15 tipologie previste dal Codice della strada per i veicoli e trasporti eccezionali. Sono consultabili sul portale Mobilità alla voce "ARS online" e tramite le applicazioni gratuite "ER-ARS" (per dispositivi Apple) e "Viabilità E-R" (per dispositivi mobile e tablet Android), dove i limiti puntuali sono visualizzabili anche su mappa

Trasporti eccezionali TE-online: informazioni sul transito dei mezzi e trasporti eccezionali, composte da un elenco delle strade percorribili. In collaborazione con le Province dell'Emilia-Romagna è stato realizzato l'applicativo "TE-online": dal 1° gennaio 2015 tutta la procedura delle autorizzazioni al transito dei veicoli e trasporti eccezionali, dei mezzi d'opera, delle macchine operatrici e dei veicoli a uso speciale su tutte le strade provinciali e comunali dell'E-R si svolge, per la prima volta in Italia, esclusivamente online

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 285 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

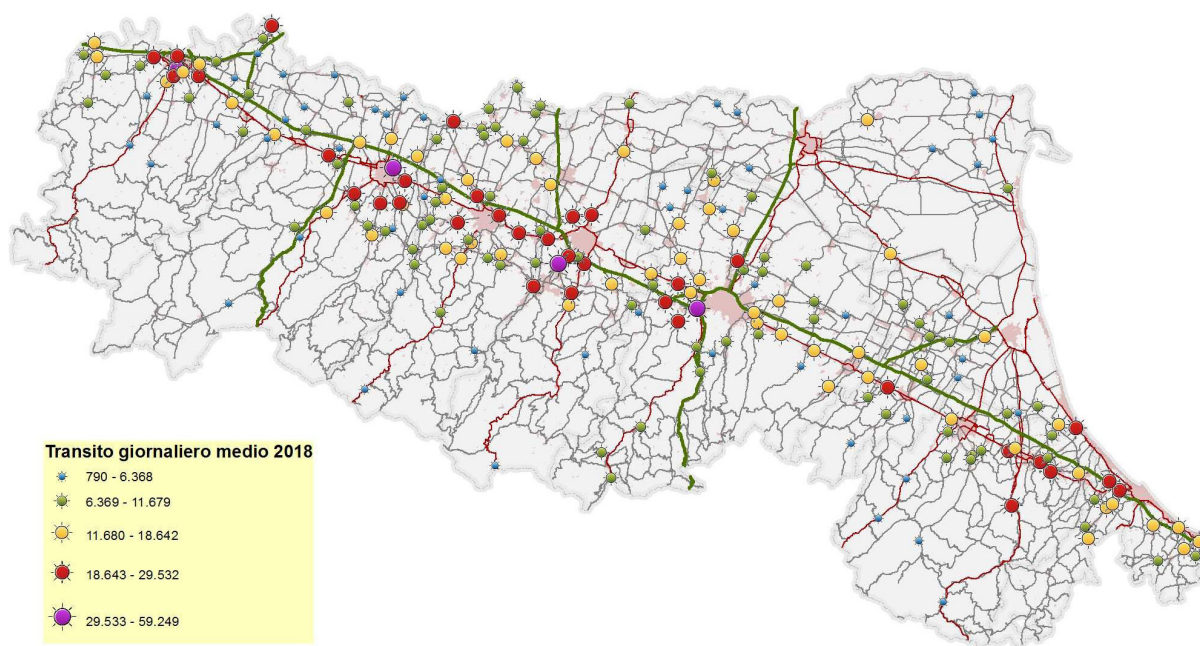


Nel 2017 i transiti annuali sono stati **1.149.016.040**, con un calo del -0,4% rispetto al 2016. Si evidenzia nell'ultimo biennio una sostanziale stabilità dei traffici.



Transito giornaliero medio per postazione

(2018)



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 2018. Nel calcolo dei mezzi pesanti sono state inserite le categorie di pedaggio (B, 3, 4, 5).



Flussi per tratto autostradale (Confronto 2017-2018)

Autostrada	Postazione	Descrizione tratta elementare	Flussi 2018				Flussi 2017				Variazione % 2018-2017 flussi totali
			Flusso totale	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	% pesanti	Flusso totale	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	% pesanti	
A1	1	PIACENZA NORD - N. A1/COMPLANARE KM 55	75246	49296	25950	34%	73971	48878	25092	34%	2%
A1	2	ALL.A1/A21 - FIORENZUOLA	89364	57255	32109	36%	88328	56938	31390	36%	1%
A1	3	FIORENZUOLA - FIDENZA SALSOMAGGIORE T.	85611	55041	30569	36%	84993	55018	29975	35%	1%
A1	4	FIDENZA SALSOMAGGIORE T. - ALL. A1/A15	85544	55280	30265	35%	85423	55630	29793	35%	0%
A1	5	ALL. A1/A15 - PARMA	79983	51128	28856	36%	80288	51962	28325	35%	0%
A1	6	PARMA - CANOSSA CAMPEGINE	82387	52648	29739	36%	82323	53156	29167	35%	0%
A1	7	CANOSSA CAMPEGINE - REGGIO EMILIA	86114	56123	29991	35%	85287	56008	29279	34%	1%
A1	8	REGGIO EMILIA - ALL. A1/A22	86604	57011	29593	34%	85643	56695	28947	34%	1%
A1	9	MODENA NORD - MODENA SUD	103972	66279	37694	36%	102948	66200	36748	36%	1%
A1	10	MODENA SUD - ALL. A1/A14 N.	114354	74991	39363	34%	113425	75214	38211	34%	1%
A1	11	ALL. A1/A14 N. - ALL.A1/RAC.CAS.	39294	25699	13595	35%	38095	25025	13071	34%	3%
A1	12	ALL.A1/RAC.CAS. - SASSO MARCONI	64611	40642	23969	37%	60574	38088	22486	37%	7%
A1	13	SASSO MARCONI - ALL.A1/VDV NORD	56454	34035	22419	40%	55385	33759	21625	39%	2%
A13	20	BOLOGNA ARCOVEGGIO - BOLOGNA INTERPORTO	61275	41681	19593	32%	61384	42493	18891	31%	0%
A13	21	BOLOGNA INTERPORTO - ALTEDO	56624	39072	17552	31%	56335	39489	16845	30%	1%
A13	22	ALTEDO - FERRARA SUD	55398	37787	17611	32%	54314	37565	16749	31%	2%
A13	23	FERRARA SUD - FERRARA NORD	46447	28658	17789	38%	45739	28690	17049	37%	2%
A13	24	FERRARA NORD - OCCHIOBELLO	55131	36382	18749	34%	49140	31608	17532	36%	12%
A14	25	ALL. A1/A14 N. - BOLOGNA B.PANIGALE	76388	50722	25666	34%	75839	50745	25094	33%	1%
A14	26	ALL.A1/RAC.CAS. - BOLOGNA CASALECCHIO	45033	32468	12565	28%	42056	30362	11694	28%	7%
A14	27	ALL.A14/RAC.CAS - ALL.A14/A13	92235	60158	32078	35%	90611	59455	31156	34%	2%
A14	28	BOLOGNA FIERA - BOLOGNA S.LAZZARO	72799	48188	24611	34%	72567	48244	24322	34%	0%

Autostrada	Postazione	Descrizione tratta elementare	Flussi 2018				Flussi 2017				Variazione % 2018-2017 flussi totali
			Flusso totale	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	% pesanti	Flusso totale	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	% pesanti	
A14	29	BOLOGNA S.LAZZARO - CASTEL S.PIETRO	89932	62670	27262	30%	89872	62915	26957	30%	0%
A14	30	CASTEL S.PIETRO - IMOLA	89627	62006	27621	31%	89406	62092	27315	31%	0%
A14	31	IMOLA - AL. A14/DIR. RA	84895	58400	26495	31%	84221	58254	25968	31%	1%
A14	32	ALL. A14/DIR. RA - dir	16852	11330	5523	33%	16568	11224	5344	32%	2%
A14	33	ALL. A14/DIR. RA - FAENZA	71142	48986	22156	31%	70236	48687	21549	31%	1%
A14	34	FAENZA - FORLI'	68103	46545	21558	32%	67821	46572	21249	31%	0%
A14	35	FORLI' - CESENA NORD	68904	47920	20983	30%	68641	47970	20671	30%	0%
A14	36	CESENA NORD - CESENA	63068	43658	19410	31%	62402	43406	18996	30%	1%
A14	37	CESENA - VALLE RUBICONE	63227	43880	19347	31%	62568	43566	19003	30%	1%
A14	38	VALLE RUBICONE - RIMINI NORD	60458	41776	18682	31%	59976	41619	18357	31%	1%
A14	39	RIMINI NORD - RIMINI SUD	59245	40519	18727	32%	58605	40220	18385	31%	1%
A14	40	RIMINI SUD - RICCIONE	61640	42665	18974	31%	60528	41961	18566	31%	2%
A14	41	RICCIONE - CATTOLICA	56888	38773	18114	32%	56126	38295	17831	32%	1%
A14	42	CATTOLICA - PESARO URBINO	47361	30681	16679	35%	46763	30338	16425	35%	1%
A15	43	PARMA OVEST - ALL. A1	22942	15038	7904	34%	21676	14105	7571	35%	6%
A15	44	FORNOVO - PARMA OVEST	21409	13902	7507	35%	20279	13084	7195	35%	6%
A15	45	BORGOTARO - FORNOVO	20955	13591	7365	35%	20023	12858	7165	36%	5%
A15	46	BERCETO - BORGOTARO	19507	12417	7089	36%	18051	11229	6822	38%	8%
A15	47	PONTREMOLI - BERCECETO	19297	12250	7047	37%	17757	10966	6791	38%	9%
A21	48	CASTEL SAN GIOVANNI - PIACENZA OVEST	40220	20661	19559	49%	41149	21633	19516	47%	-2%
A21	49	CAORSO - ALL. A21 DIR. FIORENZUOLA	27154	14565	12589	46%	25309	13392	11917	47%	7%

Autostrada	Postazione	Descrizione elementare tratta	Flussi 2018				Flussi 2017				Variazione % 2018- 2017 flussi totali
			Flusso totale	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	% pesanti	Flusso totale	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	% pesanti	
A21	50	ALL. A21 DIR. FIO- RENUOLA - CASTEL- VETRO PIACENTINO	38078	20752	17326	46%	35738	19330	16408	46%	7%
A21	51	CASTELVETRO PIA- CENTINO - CREMONA	36115	18887	17228	48%	34377	18002	16375	48%	5%
A22	52	CAMPOGALLIANO - CARPI	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
A22	53	CARPI - REGGIOLO	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
A22	54	REGGIOLO - PEGOGNAGA	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.



L'Autostrada regionale Cispadana

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

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

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



Caratteristiche del progetto

- **Doppia corsia di marcia e corsia di emergenza** per ogni direzione (con possibilità di essere ampliata in futuro con una terza corsia);
- **lunghezza complessiva di circa 67,5 km**, con inizio nel comune di Reggiolo (dove si raccorda con l'autostrada A22 del Brennero) e termine nel comune di Ferrara (con attestazione finale sulla barriera di Ferrara Sud della A13 Bologna-Padova);
- **4 autostazioni** (San Possidonio-Concordia-Mirandola, San Felice sul Panaro-Finale Emilia, Cento, Poggio Renatico);
- **2 aree di servizio** (Mirandola e Poggio Renatico);
- **parcheggi di interscambio** in ogni autostazione;
- **diversi interventi di collegamento viario** al sistema autostradale;
- **pavimentazione** realizzata con tappeto d'usura drenante fonoassorbente;
- **pannelli a messaggio variabile** per le comunica-

zioni in tempo reale agli utenti;

- **impianto antinebbia** con sistema di guida luminosa a led;
- **stazioni di rilevamento** delle condizioni meteorologiche;
- **rilevatori automatici** delle condizioni di traffico;
- **opere per la protezione acustica** (come le barriere fonoassorbenti);
- **tariffe di pedaggio**: per i veicoli leggeri 0,07694 €/km; per i veicoli pesanti (media ponderata) 0,13479 €/km;
- **durata dei lavori stimata in circa 44 mesi** dall'approvazione del progetto esecutivo.

L'investimento

Il costo complessivo dell'investimento è di **1.158.720.000 euro**, di cui la **quota finanziaria pubblica** 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.

A 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. Lo scopo era 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 novembre 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**, 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 ad agosto 2013 in conseguenza alla richiesta del Ministero.

La Regione Emilia-Romagna a 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**, a giugno 2014, ha espresso **parere contrario alla realizzazione dell'opera** progettata, ma ha aperto alla valutazione di diverse soluzioni progettuali. Al contrario nel gennaio 2015, la Commissione VIA ha espresso parere favorevole con prescrizioni.

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

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

Nel corso del 2015 sono state quindi avviate le procedure per il subentro dello Stato alla Regione nella concessione dell'autostrada Cispadana, che potranno essere completate solo a seguito della conclusione della procedura di VIA, che è propedeutica alle attività da intraprendere per tale subentro, e in particolare alla definizione dei costi dell'opera necessari per l'elaborazione del Piano Economico Finanziario da sottoporre allo Stato.

Visto il contrasto tra i due Ministeri, la valutazione sulla compatibilità o meno dell'opera è stata prima rimessa al Consiglio dei Ministri che, nel febbraio 2016, ha condiviso la proposta del Ministero dell'Ambiente.

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

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

Nel corso dello stesso anno la Presidenza del Consiglio dei Ministri, a seguito di richiesta di rivalutazione delle alternative di tracciato nel tratto relativo alle partecipanze agrarie di Cento, a novembre 2016 ha modificato la precedente delibera del 10 febbraio 2016, comportando ciò l'obbligo di ripubblicazione - nell'ambito della procedura di VIA - effettuata il 28 gennaio 2017, delle variazioni al tracciato relativo a tali partecipanze agrarie. Il 25 luglio 2017 con D.M. n. 190 è stato **emesso il provvedimento di VIA ministeriale con prescrizioni**.

Nel corso del 2017 è proseguita anche l'attività di interrelazione con il Concessionario e con lo Stato per valutare la possibilità di subentro dello stesso nella concessione in essere, anche se alla luce di alcune criticità emerse, è stata rivalutata l'opportunità che la concessione resti in capo alla Regione Emilia-Romagna. Dopo l'emissione del decreto di VIA ministeriale il concessionario ha avviato l'attività per adeguare il progetto definitivo alle prescrizioni VIA. Nel corso del 2018 è proseguita la verifica dell'adeguamento, da parte del concessionario ARC Spa, del progetto definitivo alle prescrizioni di VIA. L'attività svolta è finalizzata a garantire la sostenibilità finanziaria del progetto.

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. Gli interventi inseriti nella programmazione regionale riguardano le strade di interesse regionale, cioè le strade che costituiscono la **Grande Rete** e la **Rete di Base** individuata dal Piano Regionale dei Trasporti 98-2010, oltre che le strade trasferite dallo Stato che non ricadono nelle prime due tipologie. Fino al 2010 sono state finanziate opere per un **costo complessivo di oltre 735 milioni di euro**.

L'obiettivo perseguito dalla Regione, in accordo con le Province è stato quello di potenziare la struttura complessiva della rete stradale regionale, sia attraverso nuove realizzazioni o varianti ai centri abitati, sia orientando gli interventi verso una riqualificazione in sede delle strade, finalizzata oltre che alla fluidificazione dei traffici e alla manutenzione straordinaria dei manufatti anche alla messa in sicurezza delle arterie. Alla realizzazione di **nuove infrastrutture** è stata destinata circa la metà dei finanziamenti: si tratta soprattutto dei tronchi di **Pedemontana e Cispadana**, che nel 2018 hanno visto solo limitati avanzamenti nei lavori.

Per quanto riguarda la **Pedemontana** è stato pressochè completato il 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, è stata completata la Nuova Bazzanese e aperto al traffico il 18 maggio 2019 il tratto est-ovest, mentre il 31 maggio 2019 il ramo di collegamento della stessa Nuova Bazzanese con la SS.9 via Emilia (il cosiddetto "Peduncolo Nord"). In provincia di Modena, per un lotto già finanziato è in corso l'aggiudicazione dei lavori; il tratto mancante fra via Montanara e la SP17 è in fase di progettazione dopo aver ottenuto il finanziamento a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020, nell'ambito del Piano operativo infrastrutture approvato dal CIPE il 1° dicembre 2016.

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, a ovest, e con la tangenziale di Felino, a est. La Regione e la Provincia hanno attivato una collaborazione per compartecipare alle spese di progettazione del tratto tra la SP121R e la SP15, e il 23 ottobre 2017 hanno stipulato una convenzione per predisporre il progetto di fattibilità tecnica ed economica, per un costo di 100.000 euro, di cui 80.000 finanziati dalla Regione e 20.000 dalla Provincia di Parma. Il completamento e la consegna del progetto sono previsti entro dicembre 2019.

Per quel che riguarda la **Cispadana**, come già anticipato, la Regione si è orientata verso il ricorso al finanziamento da parte dei privati, attraverso un *project financing* per la realizzazione di un'infrastruttura autostradale nel tratto ricadente nelle province di Ferrara e di Modena. Nei territori di Reggio Emilia, Parma e Piacenza, invece, si intende ricucire i tratti mancanti, tenuto conto che un'ampia parte del percorso è stata realizzata dall'ANAS o dalle Province. L'opera non è stata ancora avviata in quanto nella nuova concessione per la tratta di A21 Piacenza - Brescia (aggiudicata alla Società Autovia Padana S.p.A., con convenzione efficace dal 15/2/2018) è previsto l'eventuale inserimento della bretella autostradale (e quindi della relativa opera connessa, Variante di San Giuliano) solo al termine del primo periodo regolatorio (2023) e a seguito della verifica della sostenibilità finanziaria dell'opera. Inoltre, per dare funzionalità al 1° lotto della bretella autostradale Tirreno - Brennero, opera in fase attuativa, che si sviluppa dall'interconnessione con la A15 e la A1 fino al nuovo casello di Terre Verdiane in comune di Sissa - Trecasali, la Regione ha proposto di inserire nella nuova Programmazione delle Infrastrutture Strategiche l'intervento di completamento della Cispadana fino alla SP72 "Parma - Mezzani" e ha richiesto al Ministero dei Trasporti di inserire questo tratto, fra il nuovo casello Terre Verdiane e la SP72 Parma-Mezzani, nell'ambito dell'approvazione del Piano Finanziario Regolatorio 2019-2023 relativo alla concessione alla Società SALT, concessionaria dell'autostrada A15 e del 1° lotto del TIBRE. Ciò darebbe continuità all'intero itinerario realizzando una nuova infrastruttura con caratteristiche di extraurbana secondaria, alternativa all'asse centrale della via Emilia e della A1, a servizio dei territori della pianura parmense e reggiana, e di collegamento fra i due assi autostradali A15 e A22 e di qui, attraverso l'autostrada Cispadana, fino alla A13 e alla Ferrara - mare.

La Regione **monitora ogni sei mesi l'andamento degli interventi finanziati alle Province**. Gli ultimi dati disponibili, relativi al 31/12/2018, sono stati gestiti con il programma Mercurio, con il quale si aggiornano le informazioni sullo stato dei lavori in corso. Sono **158 gli interventi finanziati** dal 2002 al 2010, di cui 151 conclusi,

3 in corso di realizzazione e 4 in fase di progettazione o ancora da avviare. A questi vanno aggiunti **47 nuovi lavori**, di cui 41 conclusi e 6 in corso, finanziati con le economie degli interventi degli anni precedenti. In totale quindi sono stati **205 gli interventi finanziati nei vari territori provinciali**.

Lavori TRIRER in corso di esecuzione

(Programmazione 2002-2010)

Anno di assegnazione	Beneficiario (Provincia)	Titolo intervento	Importo intervento	Contributo regionale	Risorse locali	Stato avanzamento lavori
2007	Bologna	Interventi di riqualificazione della SS64 ai fini della sicurezza: miglioramento del livello di servizio di via Porrettana nel tratto compreso tra la rotonda Biagi e il confine sud del territorio comunale	3.100.800	2.200.000	900.800	60%
2007	Ravenna	Razionalizzazione e messa in sicurezza con eliminazione dei punti critici lungo la ex SS 306 Casolana 1°lotto II° stralcio	3.500.000	3.500.000	0	0%
2008	Ravenna	Ex SS253 S. Vitale - Razionalizzazione e messa in sicurezza con eliminazione punti critici lungo la ex SS253 "San Vitale" tratto Russi - Lugo 1° lotto"	1.930.000	1.700.000	230.000	54,26%



Con delibera Cipe n. 54 dell'1 dicembre 2016 è stato approvato il **Piano Operativo Infrastrutture**, che assegna le risorse del Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) relative al settennio di programmazione 2014-2020.

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

Il 22 marzo 2000 la Regione ha sottoscritto con il Presidente del Consiglio dei Ministri l'**Intesa Istituzionale di Programma**, prevista dalla L. 662/96, uno strumento di programmazione negoziata per lo sviluppo economico e occupazionale di una determinata area.

Modalità attuativa dell'Intesa è l'**Accordo di Programma Quadro**, che è uno strumento di programmazione operativa per ogni settore di intervento, cui l'Intesa rimanda, per la definizione puntuale di opere da realizzare, soggetti responsabili, finanziamenti e procedure per il monitoraggio dell'attuazione degli investimenti e la verifica dei risultati. L'Accordo di Programma Quadro (APQ) in materia di infrastrutture viarie e i suoi integrativi, sottoscritti dalla Regione, dal Ministero dello Sviluppo economico, dalle Amministrazioni centrali settorialmente competenti e da altri soggetti, pubblici e privati (quali ANAS SPA e Autostrade per l'Italia SPA), hanno la finalità di **assicurare la migliore accessibilità al territorio regionale**, individuando programmi di intervento coerenti con il PRIT e con il PGTL (Piano Generale dei Trasporti e della Logistica), per la cui attuazione Governo e Regione Emilia-Romagna hanno espresso il proprio impegno comune. Questi Accordi, oltre a individuare azioni condivise per la realizzazione di alcuni interventi sul sistema autostradale e su alcune strade statali, effettuano anche la ripartizione delle risorse erogate dal CIPE nel periodo 2000-2006 e destinate alla realizzazione di infrastrutture viarie nelle aree sotto utilizzate (FAS).

La Regione, per raggiungere questi obiettivi, ha utilizzato lo strumento dell'APQ non solo per la programmazione di risorse FAS, ma prevedendo la coesistenza di una molteplicità di fonti di finanziamento: risorse derivanti dal FAS (86,07 mln euro), dagli Enti locali (62,03 mln euro) e dalla Regione (139,15 mln euro), per un totale di circa 287 mln euro, relative pertanto ai soli interventi che ricadono sulla rete di interesse regionale e/o su quella locale e non su quella autostradale e statale. Nel tempo l'ammontare dei finanziamenti previsti dagli Accordi sulla rete di interesse regionale e/o locale è aumentato per effetto di ulteriori fondi, sia regionali che locali, portando il **totale a circa 300 mln di euro**.

Nell'ambito delle **Intese attuative del DUP (Documento unico di programmazione)**, approvato dalla Regione a giugno 2008, negli anni dal 2010 al 2016 si è data attuazione alle Intese sottoscritte e, relativamente al settore stradale, sono stati realizzati interventi per un importo totale di **euro 30.801.451,29, con un contributo regionale di euro 14.525.288,57**. Gli interventi sono tutti ultimati.



Il 1° dicembre 2016 il CIPE ha approvato il **Piano Operativo Infrastrutture, a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) 2014-2020**, articolato in Assi tematici e in Linee di azione che si sviluppano attraverso singoli interventi.

I soggetti attuatori degli interventi finanziati a valere sul FSC (Province e Comuni) hanno potuto dare avvio alle attività di progettazione degli stessi, per assicurare il rispetto del termine assegnato al 31/12/2021 per l'aggiudicazione dei lavori. Su proposta della Regione, con Delibera CIPE n. 12 del 28 febbraio 2018, è stato approvato un Addendum al Piano Operativo Infrastrutture, che ha previsto il finanziamento di alcuni ulteriori interventi che ricadono negli Assi: Asse A "Settore stradale", B "Settore ferroviario", D "Messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale esistente" ed E "Altri interventi".

Successivamente, la Regione ha proposto una rimodulazione di questo Addendum che è stata approvata dalla Cabina di Regia del Fondo.

Interventi Piano Operativo Infrastrutture in Emilia-Romagna

Interventi	Costo mln euro	Risorse FSC mln euro
Asse tematico A: settore stradale		
Completamenti di itinerari già programmati		
Nuova rotatoria su SS16 in comune di S. Giovanni in Marignano (RNn)	0,620	0,620
Completamento viabilità di via Brenta in comune di S. Giovanni in Marignano (RN)	0,880	0,880
1° e 2° lotto della Nuova Via Emilia tra Forlì tangenziale e Cesena secante con attraversamento dei comuni di Forlimpopoli e Bertinoro	7,000	7,000
Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale		
Interventi in comune di Rimini finalizzati al miglioramento dei flussi di transito su infrastrutture statali e provinciali	11,880	11,880
Manutenzione straordinaria strade comunali di montagna	7,000	7,000
Messa in sicurezza SP35 all'interno del centro abitato di Sant'Andrea in Casale - fraz. del comune di San Clemente (RN) - 1° stralcio	0,230	0,230
SS45 Ammodernamento del tratto Rio Cernusca - Rivergaro	41,600	15,000
Ripristino viabilità comunale in comune di Gemmano	0,150	0,150
Restauro Piazza Boccioni e nuova pavimentazione in comune di Morciano di Romagna	0,570	0,570
SS9 - Variante all'abitato di Santa Giustina in comune di Rimini e rotatoria via Italia	11,800	11,800
SS67 adeguamento da Classe al Porto di Ravenna	20,000	20,000
Collegamento SS9 località S. Giovanni in Compito- casello A14 Valle del Rubicone	9,000	7,000
Interventi sulla viabilità secondaria finalizzati a favorire l'accessibilità alle aree interne e a quelle più penalizzate dalla particolare orografia del territorio		
Nuova rotatoria tra la SP13 di Campogalliano e S.C. Fornace in comune di Campogalliano	0,855	0,330
Tangenziale di Fogliano (RE) - SP467R	10,000	5,000
Riqualficazione di via Gardizza (SP 59) Conselice (RA)	3,000	3,000
Tangenziale sud di Formigine (Mo)	5,415	5,415
SP467R (MO) Pedemontana- 4° stralcio 3° lotto - tratto B: SP17- via Gua-linga	4,000	4,000
SP467RMO Pedemontana- 4° stralcio 4° lotto: via Gualinga - via Monta-nara	7,850	7,850
IV stralcio nuova viabilità Sud di Fidenza per il collegamento casello A1 - SS9 Via Emilia - ospedale di Vaio - Salsomaggiore	2,000	1,000

Interventi	Costo mln euro	Risorse FSC mln euro
Nuovo collegamento SP5 - zuccherificio Co.Pro.B. in comune di Minerbio e rotonde su via Ronchi	2,000	2,000
Riqualificazione ponte sul fiume Taro nei comuni di Parma, Noceto e Fontevivo	2,000	1,500
Asse tematico D: messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale esistente		
Interventi di adeguamento e manutenzione straordinaria della rete stradale riguardanti itinerari e strade particolarmente pericolose in quanto affette da rilevante incidentalità, interventi di messa in sicurezza statica delle opere d'arte principali		
SP72 PR Parma-Mezzani "Via Burla" - interventi di riqualificazione e messa in sicurezza	3,000	3,000
Ripristino ponte sul Po Giuseppe Verdi	1,000	1,000
SS16 messa in sicurezza nell'abitato di Rimini	7,875	7,875
TOTALE SETTORE STRADALE	171,325	129,500

Altre risorse sono state assegnate al settore stradale da cofinanziamenti da parte di soggetti privati o pubblici mediante **convenzioni**. Complessivamente, **dal 2002 al 2018**, sono stati assegnati **oltre 31 milioni di euro** a fronte di un costo complessivo di oltre 110 milioni di euro, per interventi sulla rete stradale di interesse regionale, di cui opere in esecuzione o ultimate nel 2018 per un importo di oltre 19 milioni di euro a carico della Regione, su un costo totale di oltre 78 milioni di euro.



Gli investimenti per la rete stradale nazionale

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

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

interessati e allo stesso tempo il più celere completamento dei lavori.

Per approvare gli interventi su strade statali deve essere raggiunta un'**intesa tra Stato e Regione**, che si fonda sulla valutazione della compatibilità urbanistica e territoriale dell'opera progettata e avviene nell'ambito di apposite conferenze di servizi indette dallo Stato, a cui partecipano la Regione e gli Enti interessati. L'ANAS ha predisposto un aggiornamento del **Contratto di programma 2016-2020**, approvato dal Cipe nell'agosto 2017, inserendo per quanto riguarda la regione Emilia-Romagna **13 interventi** ritenuti prioritari per un importo complessivo di circa **974 milioni di euro**.

Interventi previsti nel Contratto di programma 2016-2020

Strada	Intervento	Importo (M di euro)
SS62	SS62 Ammodernamento dell'asse stradale nel tratto compreso tra i centri abitati di Parma e Collecchio	13,2
SS9	Prolungamento della SS9 - Tangenziale nord di Reggio Emilia nel tratto da S.Prospiero Strinati a Corte Tegge (1° stralcio e 2° stralcio)	190,8
Nodo Bologna	Nodo ferro-stradale Casalecchio di Reno: stralcio stradale SUD	54,4
Nodo Bologna	Nodo Ferro-Stradale di Casalecchio di Reno: stralcio stradale NORD	155,6
SS16	Variante nel tratto Bellaria - Rimini nord - Misano Adriatico - 1° stralcio	173,2
Nodo Bologna	Lavori di ammodernamento nel tratto compreso tra l'innesto con la SS495 e Ponte Bastia, dal km 101+330 al km 120+238 - 1° stralcio: dallo svincolo di Argenta al km 120+238	106,8
Nodo Bologna	Variante di Castel Bolognese	61,9
SS727 bis	Sistema Tangenziale di Forlì. Collegamento viario Tangenziale Est - 3° lotto	102,6
SS67	Adeguamento della SS67 da Classe al Porto di Ravenna	20
SS9	Variante all'abitato di Santa Giustina in comune di Rimini e rotonda via Italia	11,2
SS45	Ammodernamento nel tratto Cernusca-Rivergaro (stralcio)	60
SS72	SS72 di San Marino - Interventi di riqualificazione e messa in sicurezza	14
SS12	Variante di Mirandola dal km 217+000 al km 220+175 - Lotto II Stralcio I	10

La revisione della rete stradale di interesse nazionale

Lo Stato, attraverso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha avviato un confronto con tutte le Regioni per una revisione della rete stradale di interesse nazionale. Il piano **“Rientro Strade”**, avviato dall’ANAS di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per la riorganizzazione e ottimizzazione della gestione della rete viaria, ha l’obiettivo di ritrasferire nelle competenze ANAS alcune strade provinciali, alcune delle quali oggetto del passato trasferimento dallo Stato alle Regioni o direttamente alle Province, come nel caso della Regione Emilia-Romagna.

Lo scopo principale di questo passaggio è quello di **garantire la continuità territoriale** degli itinerari di valenza nazionale che attraversano le varie regioni, evitando la frammentazione delle competenze nella gestione delle strade e dei trasporti.

L’iter di revisione della rete stradale di interesse nazionale che ricade nel territorio della regione Emilia-Romagna è iniziato nel 2017. Sono stati effettuati numerosi incontri con le Province e la Città Metro-

politana di Bologna per effettuare una ricognizione e, accogliendo le relative posizioni, condividere una possibile proposta di revisione della rete.

Con Delibera di Giunta 1733/2018 la Regione ha assentito alla revisione della rete così come condivisa con gli enti interessati.

Nel novembre 2018 è stata sancita l’intesa in Conferenza Unificata sul DPCM recante: “Revisione delle reti stradali di interesse nazionale e regionale ricadenti nelle Regioni Emilia-Romagna, Lombardia, Toscana e Veneto”.

Successivamente è previsto il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e il passaggio alle competenti commissioni parlamentari prima dell’approvazione definitiva del DPCM, prevedibile per l’autunno del 2019.

Per quanto riguarda l’Emilia-Romagna è prevista la classificazione a statale di una serie di strade nei territori di Piacenza, Parma, Reggio E., Modena, Ferrara, Bologna, Forlì-Cesena e Rimini.



Gli interventi sulla rete autostradale nazionale



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

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

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

Attualmente lo sviluppo chilometrico complessi-

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

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

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

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

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

Nell'ambito di questo ruolo anche il 2018 è stato caratterizzato da un'attività di grande rilievo sul tema del **Nodo di Bologna**. Il sistema autostradale-tangenziale di Bologna rappresenta un'infrastruttura chiave sia nell'ottica della mobilità di lunga percorrenza nei collegamenti nord-sud del Paese, sia per quanto riguarda la medio-breve percorrenza in relazione alla mobilità dell'area metropolitana di Bologna,

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

- la realizzazione del potenziamento in sede a tre corsie per senso di marcia più emergenza dell'A14;
- la realizzazione del potenziamento in sede a tre corsie più emergenza per senso di marcia sul tratto delle complanari che va dallo svincolo 3 allo svincolo 6 e dallo svincolo 8 allo svincolo 13 e a quattro corsie più emergenza sul tratto che collega lo svincolo 6 allo svincolo 8;
- una nuova geometria degli svincoli sulle complanari;
- l'individuazione delle opere finalizzate al miglioramento dell'adduzione al sistema autostradale/tangenziale;
- soluzioni avanzate di mitigazione ambientale e

di inserimento territoriale/paesaggistico.

Il **confronto pubblico** previsto nell'Accordo di programma si è concluso il 15 dicembre 2016. Il progetto definitivo e lo studio di impatto ambientale sono stati completati entro la fine del 2016 e ASPI ha attivato, a inizio 2017, la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del mare, che si è conclusa con esito positivo il 30 marzo 2018. Il MIT ha rinviato la seduta della Conferenza dei servizi convocata per il 13/9/2018, in attesa dell'esito di approfondimenti tecnici richiesti ad ASPI per verificare possibili ottimizzazioni al progetto presentato per la VIA. Il Ministero, pur avendo la Concessionaria confermato integralmente le soluzioni progettuali già sottoposte al procedimento per la compatibilità ambientale, ha deciso, di propria iniziativa, di individuare soluzioni alternative rispetto a quella già prescelta. Dopo un serrato confronto con il MIT, gli Enti territoriali coinvolti hanno individuato la proposta progettuale ritenuta più efficace per la viabilità bolognese, comprese le opere complementari e le mitigazioni ambientali. Si è in attesa delle decisioni del MIT sulle proposte avanzate dagli EE.LL. e della sottoscrizione di un Accordo modificativo di quello del 2016.

Stato di avanzamento dei principali interventi relativi alle infrastrutture autostradali nazionali che attraversano il territorio dell'Emilia-Romagna

Intervento	Società concessionaria	Fase di avanzamento	Costo in milioni di euro	Km
A1, completamento PREVAM e opere accessorie della Variante di Valico	Autostrade per l'Italia	In corso	100	
Potenziamento del sistema autostradale/tangenziale di Bologna	Autostrade per l'Italia	Conclusa con esito positivo la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (Decreto ministeriale n. 133 del 30/3/2018)	690	13
Bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo	AutoCS	E' diventata efficace la convenzione di concessione	514	20
Corridoio autostradale Tirreno-Brennero (TIBRE) da Parma a Nogarole Rocca - 1° stralcio (Parma-Terre Veridiane)	Autocasionale della Cisa	Lavori in corso di esecuzione (consegna definitiva lavori avvenuta il 15/3/2017)	322	10
A14, 4° corsia da Bologna San Lazzaro a diramazione A14-dir	Autostrade per l'Italia	In corso la validazione tecnica del progetto esecutivo	365	35
A13, ampliamento a tre corsie per senso di marcia da Bologna Arcoveggio a Ferrara Sud	Autostrade per l'Italia	Conclusa con esito positivo la procedura di VIA (Decreto ministeriale n. 333 del 27/11/2018); in corso adeguamento del progetto alle precizzazioni	492	33

La sicurezza stradale

La sicurezza stradale rappresenta un tema di grande importanza per la Regione Emilia-Romagna, che, in linea con gli indirizzi europei, ritiene fondamentale il diritto dei cittadini alla **sicurezza nella mobilità**. La Regione ha raggiunto l'obiettivo definito del terzo Programma di azione europeo per la sicurezza stradale (adottato dalla Commissione nel 2003) del dimezzamento del numero di vittime della strada entro il 2010, obiettivo che è stato ri-fissato dalla Commissione europea per dimezzare ulteriormente il numero delle vittime entro il 2020. Nonostante la Regione sia impegnata concretamente nel perseguire questo risultato, il trend attuale non consen-

tirà di raggiungerlo. Infatti nel 2017 si è registrato un notevole aumento delle vittime sulla strada, che ha annullato in gran parte il calo del 2016, tornando ai livelli di mortalità del 2012. Guardando ai dati 2018, seppur provvisori, i morti su strada sono 316, dato in miglioramento nonostante sia ancora ampio il divario rispetto all'obiettivo europeo. E' quindi necessario continuare a intervenire 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

(2010-2016 - Fonte Istat)

Anno	Incidenti		Morti		Feriti	
	Italia	RER	Italia	RER	Italia	RER
2010	211.404	20.152	4.090	401	302.735	27.999
2011	205.638	20.415	3.860	400	292.019	27.989
2012	188.228	18.313	3.753	380	266.864	24.893
2013	181.660	18.136	3.401	344	258.093	24.915
2014	177.031	17.455	3.381	327	251.147	23.905
2015	174.539	17.385	3.428	326	246.920	23.788
2016	175.791	17.406	3.283	307	249.175	23.594



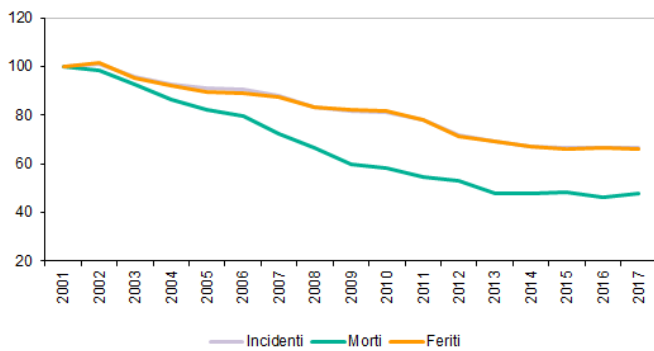
Incidenti, morti e feriti in Emilia-Romagna suddivisi per provincia

(2015-2017 - Fonte Istat)

Provincia	2017			2016			2015		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Piacenza	3.905	82	5.458	3.898	66	5.379	3.794	64	5.359
Parma	1.110	32	1.527	1.238	39	1.633	1.231	39	1.669
Reggio E.	1.653	31	2.137	1.681	34	2.157	1.571	24	2.095
Modena	2.830	57	3.864	2.818	37	3.926	2.898	43	3.974
Bologna	1.595	49	2.140	1.559	22	2.084	1.500	32	1.999
Ferrara	1.053	27	1.452	988	21	1.426	1.058	28	1.451
Ravenna	1.724	46	2.327	1.654	35	2.251	1.755	38	2.409
Forlì-Cesena	1.772	32	2.436	1.815	34	2.520	1.862	39	2.601
Rimini	1.720	22	2.159	1.755	19	2.218	1.716	19	2.231
E-R	17.362	378	23.500	17.406	307	23.594	17.385	326	23.788

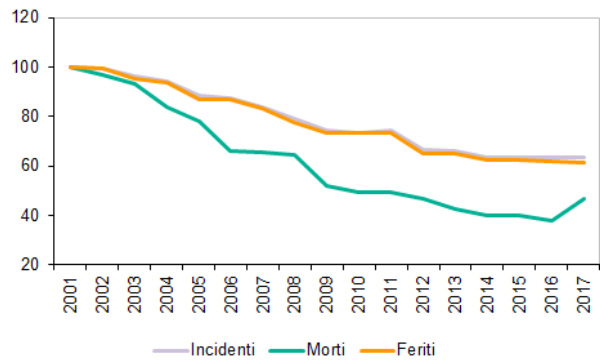
Incidenti, morti e feriti in Italia

(2001-2017 - Fonte Istat)



Incidenti, morti e feriti in Emilia-Romagna

(2001-2017 - Fonte Istat)



17.362 incidenti, 23.500 feriti, 378 morti. Questo il bilancio degli incidenti stradali con danni alle persone avvenuti in Emilia-Romagna nel 2017.

Rispetto al 2016 si registra un notevole aumento di soggetti deceduti (ben 71 in più), mentre gli incidenti e i feriti sono in leggero calo. Anche il dato nazionale mostra un aumento della mortalità, ma di una entità minore (meno di un 3%, contro un 23 % del dato della regione).

La tendenza del calo delle vittime costante fino al 2016, si è quindi fermata, riportando il livello di mor-

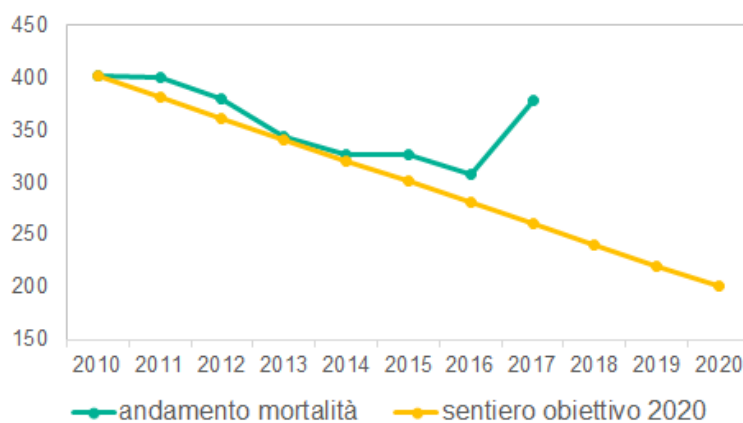
talità per incidentalità stradale ai valori del 2012, con un evidente rallentamento verso l'obiettivo del dimezzamento delle vittime al 2020 rispetto al 2010, come già accennato nella premessa.

Si ricorda che nel 2010 si è raggiunto in Emilia-Romagna l'obiettivo europeo di riduzione del 50% delle vittime rispetto al 2001, passando da 813 vittime a 401, ma l'obiettivo dell'ulteriore dimezzamento al 2020 sarà difficilmente raggiungibile, anche a fronte di un costante e forte impegno su tutti i fronti che influiscono sulla sicurezza stradale.





Morti per incidenti stradali con l'obiettivo al 2020 in Emilia-Romagna
(2010-2017 - Fonte Istat)

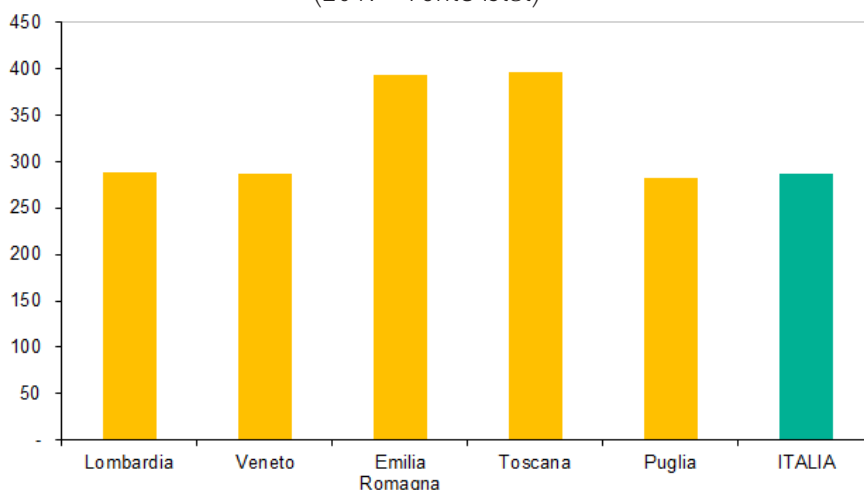


Un dato di grande interesse per comprendere la dimensione di questo fenomeno è il **costo sociale relativo agli incidenti stradali** che grava su ogni residente (calcolato secondo quanto indicato nel Decreto Dirigenziale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 24/9/2012, n. 189: costi sociali = numero morti x 1.503.990 euro + numero feriti x 42.219 euro + numero incidenti x 10.986 euro, rapportato al numero degli abitanti), che consente di confrontare l'Emilia-Romagna con altre Regioni e con la media italiana. Il dato dell'Emilia-Romagna è passato **da 371 nel 2016 a 394 nel 2017**, rimanendo ancora più elevato della media italiana. Ciò mette in evidenza il livello di **gravità del fenomeno** dell'incidentalità nella regione e la necessità, come già accennato, di proseguire con costanza e continuità nelle iniziative di miglioramento sia infrastrutturali che di educazione e controllo.



Costi sociali per incidenti stradali che gravano su ogni residente

(2017 - Fonte Istat)



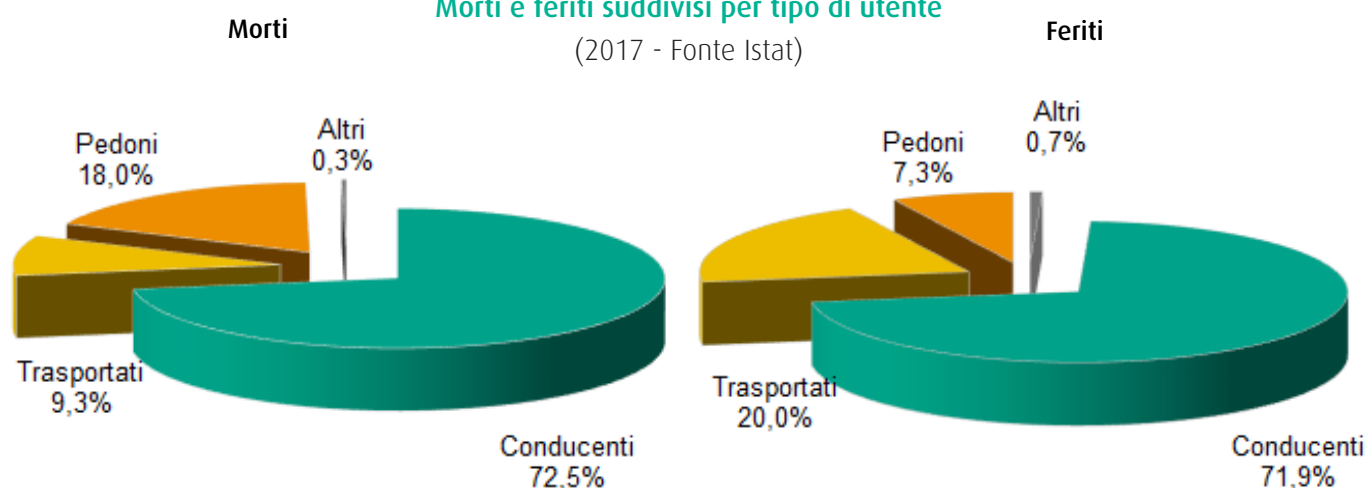
Rispetto alle **fasce di età delle vittime**, quelle con più di 65 anni sono aumentate considerevolmente (n. 148 nel 2017 contro n. 113 nel 2016 e n. 112 nel 2015); questa classe di età continua a essere una delle più colpite (circa 40% del totale delle vittime), in particolare per la fascia sopra i 75 anni (n. 101 nel 2017, pari a circa il 27% del totale delle vittime). Nel 2014 gli over 75 deceduti risultavano 88 in valore assoluto, nel 2015 risultavano in calo (n. 75), e nel 2016 risulta che il trend in calo si è fermato (n. 76); nel 2017 si assiste a un aumento di vittime over 75 pari a circa il 33%, mettendo in evidenza la vulnerabilità dell'utenza di questa fascia di età. Per quello che riguarda i feriti, le fasce di età più colpite sono invece ancora i giovani, in particolare la fascia di età tra i 24 e i 29 anni (n. 2.607 nel 2017, contro i 2.697 del 2016) e la fascia tra i 18 e i 23 (n. 2.637 nel 2017 contro i n. 2.573 nel 2016). I feriti tra gli over 75 risultano n. 1.698 nel 2017, contro i n. 1.636 nel 2016; anche se in aumento, risultano ancora inferiori alle fasce di età prima citate. Se oltre alla classe di età si analizza anche il mezzo di spostamento, si evidenzia che gli over 65, rappresentano oltre il 70% (da 33 deceduti nel 2016 a n. 48 nel 2017)

dei pedoni deceduti, di cui n. 39 ultra settantacinquenni (pari al 57% dei pedoni deceduti) e circa il 68% (n. 35) dei ciclisti deceduti, di cui n. 24 ultra settantacinquenni, pari al 47% dei ciclisti deceduti, confermando come questa classe di età possa essere considerata come utenza "particolarmente debole". Allo stesso tempo si evidenzia che i soggetti nella fascia di età sopra i 75 anni rappresentano da qualche anno, in aumento rispetto agli anni precedenti, anche la classe più numerosa di conducenti di autovettura deceduti in incidente stradale con circa il 25% (n. 30) sul totale dei conducenti morti.

Continuando nell'analisi per **tipologia di veicolo**, rispetto agli anni precedenti il numero di morti è in aumento per i pedoni (dal 17,6% al 17,9% delle vittime, in valore assoluto n. 50 nel 2015, n. 54 per il 2016 e ben n. 68 nel 2017) e per i ciclisti (dal 14,01% al 13,49% delle vittime, in valore assoluto da n. 38 nel 2015 a n. 43 nel 2016 a n. 51 nel 2017); si segnala inoltre un peggioramento del dato di mortalità per i conducenti di motocicli, che nel 2016 erano migliorati (da n. 61 nel 2015 a 48 nel 2016, fino a n. 70 nel 2017).

Morti e feriti suddivisi per tipo di utente

(2017 - Fonte Istat)

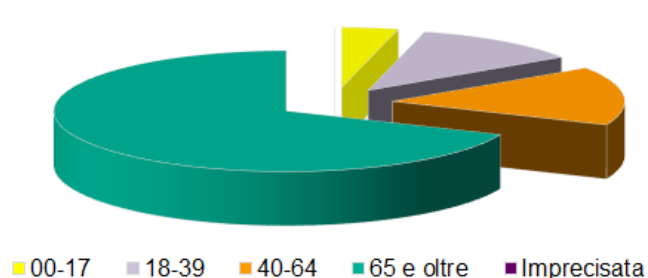
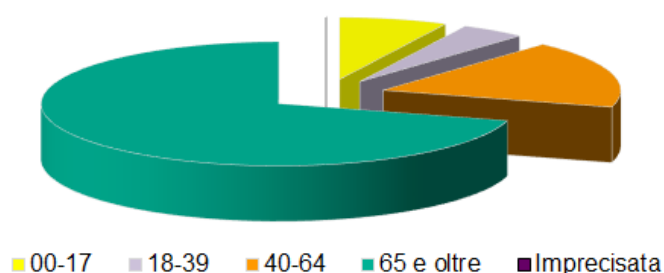


Pedoni

Pedoni e ciclisti suddivisi per fasce d'età

(2017 - Fonte Istat)

Ciclisti



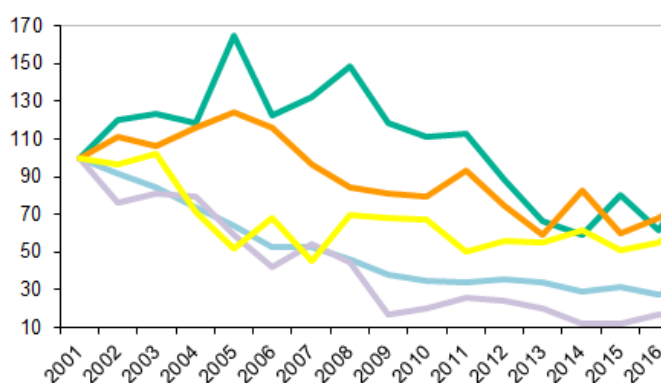
La fascia di età con il maggior numero di decessi tra i pedoni risulta ancora quella oltre i 65 anni (in particolare gli over 75 come detto in precedenza), arrivando al numero assoluto di decessi pari a n. 48 nel 2017, mentre negli anni precedenti risultavano in calo (n. 33 nel 2016, n. 35 nel 2015, n. 40 nel 2014). Anche per i ciclisti, la fascia di età sopra i 65 anni risulta essere la più colpita, rappresentando da sola il 68% del totale dei ciclisti deceduti nel 2017 e con un deciso trend in crescita (in valore assoluto n. 31 nel 2014, n. 18 nel 2015, n. 23 nel 2016 e 35 nel 2017).



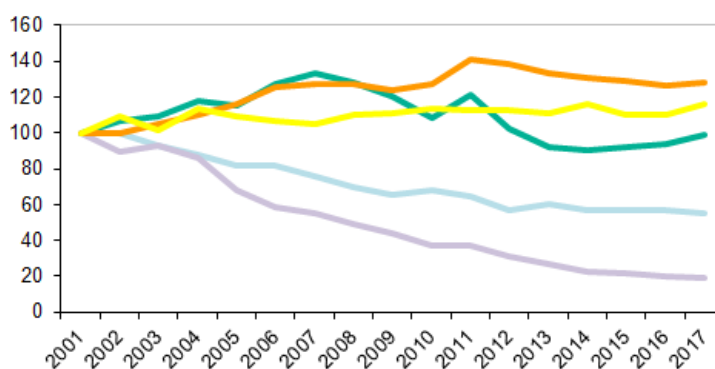
Morti e feriti rispetto ai veicoli utilizzati

(2001-2017 - Fonte Istat)

Morti



Feriti



Legend: Autovettura (light blue), Motociclo (dark green), Ciclomotore (purple), Velocipede (orange), A piedi (yellow)

Il confronto tra l'incidentalità nei giorni feriali e nel fine settimana evidenzia 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, il livello di incidentalità si conferma più elevato all'interno dei centri abitati, con una percentuale sostanzialmente immutata dal 2012 (dal 74% del 2012 al 72% del

2013, al 73% del 2014, al 72% del 2015, del 2016 e del 2017), mentre il livello di gravità degli incidenti rimane maggiore nelle strade extraurbane, dove la percentuale dei decessi risulta pari a circa il 53% (contro il 56% del 2016 e del 2015), e il valore assoluto pari a n. 201 di cui 35 in autostrada (nel 2016 risultavano n. 172, di cui 37 in autostrada), rispetto a n. 177 morti nell'abitato, pari a circa il 47% (nel 2016 risultavano n. 135, pari a circa il 44%).

La cultura della sicurezza stradale



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

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

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

Particolarmente significativa è la strategia adottata sulle **azioni di sensibilizzazione**, in modo da coinvolgere gli utenti della strada verso un comportamento corretto e responsabile. Tra le iniziative regionali più rilevanti nel campo

della promozione della cultura della sicurezza stradale c'è senz'altro quella **dell'Accordo con il mondo della scuola**: nel 1994 la Regione ha firmato un accordo con le Autorità scolastiche, rinnovato nel 2017, per sostenere i programmi dell'educazione alla sicurezza stradale nelle scuole. L'Osservatorio sostiene l'istituzione della figura del **referente dell'educazione stradale** in ogni scuola. L'educazione alla sicurezza stradale, all'interno dei **"Piani triennali di offerta formativa"** degli istituti scolastici di ogni ordine e grado, ha reso possibile attivare sperimentazioni didattiche e culturali; il valore culturale del Codice della Strada è entrato nel mondo della scuola, come contenuto di educazione civica, per stimolare riflessioni finalizzate a comportamenti rispettosi della vita propria e altrui.

Nel 2018 l'Osservatorio per l'educazione alla sicurezza stradale ha proposto diversi **progetti e iniziative**, in collaborazione con soggetti pubblici e privati. Anche nel 2018 è proseguita la collaborazione con Istituzioni, Enti locali e Associazioni per sensibilizzare e informare sui comportamenti corretti alla guida, collaborazione che ha visto anche la produzione e diffusione di materiali didattici multimediali e informativi. Per queste attività per **ogni Ambito territoriale scolastico** sono stati assegnati 12.000 euro, per **un totale di 108.000 euro per l'anno scolastico 2018-2019**. Le principali attività che hanno coinvolto nel 2018 i 9 ambiti scolastici regionali sono state diverse.

✳ **Spettacoli teatrali: "I vulnerabili" e "Col casco non ci casco"**, di e con Filippo Tognazzo che privilegia un rapporto diretto fra attore e platea, quasi un'assemblea pubblica in forma di teatro, affrontando il tema della sicurezza stradale in modo diretto divertente e al tempo stesso rigoroso. Lo spettacolo è stato inserito nel progetto European Road Safety Programme della Comunità europea; **"Ogni giorno"**, presentato dalla Compagnia Fuori Schema e rivolto a studenti dai 14 ai 18 anni, prevede la visione iniziale del documentario "Ogni giorno", scritto e diretto da Luca Pagliari, realizzato in collaborazione con la Polizia di Stato e l'Osservatorio per l'Educazione e la Sicurezza stradale della Regione Emilia-Romagna. Il filmato - che racconta la tragica vicenda di Francesco, investito quattro anni fa mentre era alla guida del suo scooter - e le successive testimonianze esplorano il vuoto

prodotto dalla morte, ma il dolore non rimane confinato a se stesso, diventa uno stimolo, uno spunto per meglio comprendere il peso delle nostre azioni e per far riflettere come corretti e sani stili di guida.

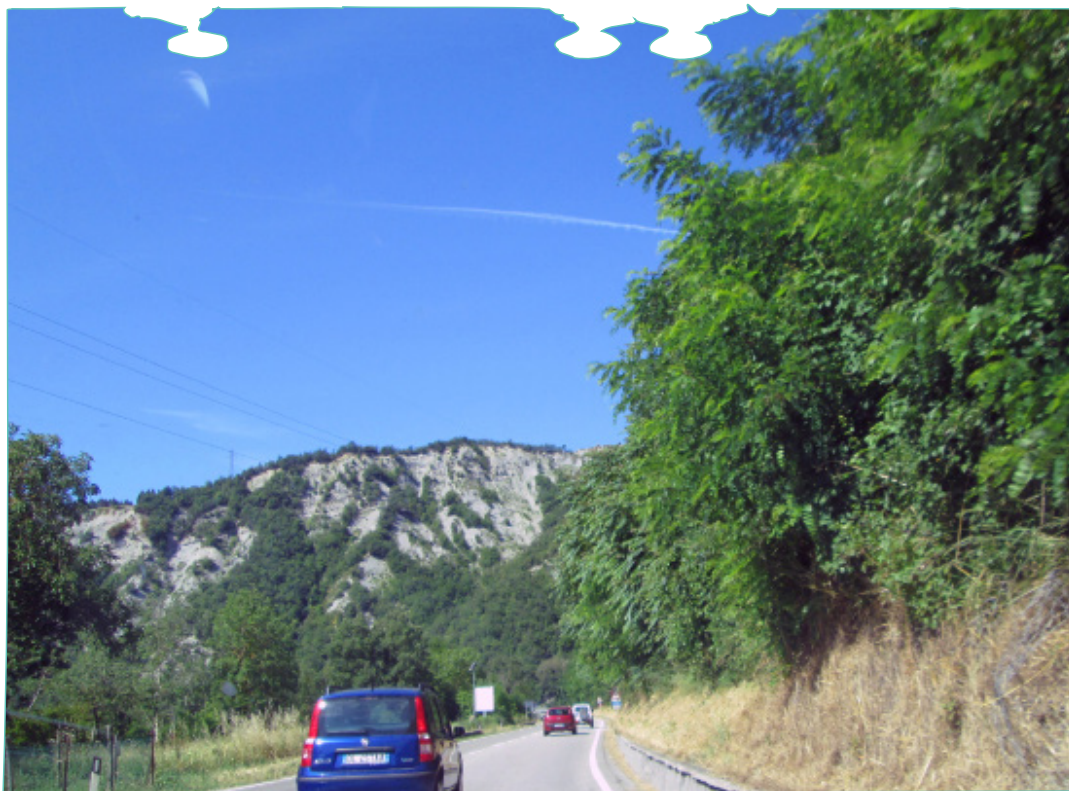
- ✱ **Simulazioni di ribaltamento e impatto senza cinture di sicurezza**, tir "crash test experience": truck attrezzato per la divulgazione dell'educazione stradale, con un metodo basato su prove pratiche (ribaltamento di una Smart con all'interno due studenti e simulazione di scontro a bassissima velocità per verificare di persona gli effetti del mancato utilizzo delle cinture di sicurezza in un incidente). I temi trattati sono quelli della legalità, dell'informazione e dell'attività svolta dalle forze dell'ordine, dell'educazione alla responsabilità e alla condivisione delle norme del Codice della strada, delle problematiche legate all'alcol e alle droghe, dell'importanza dell'utilizzo del casco e delle cinture di sicurezza anteriori e posteriori, degli effetti della velocità e dei comportamenti corretti da tenere.
- ✱ **Carabiniere per un giorno**: l'Arma dei Carabinieri ha aperto per la prima volta le proprie caserme e ha accolto i ragazzi delle scuole superiori, i patentandi,

per accrescere la consapevolezza delle ricadute dei propri comportamenti e dell'abuso di sostanze psicotrope (alcol, droghe) come utenti della strada, per evitare di essere causa di incidentalità, accrescendo contestualmente la conoscenza dell'Arma e un avvicinamento dei ragazzi stessi alle Forze dell'Ordine.

- ✱ **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. Le aree sono dotate di ciclomotori e motocicli, tutti a trazione elettrica, e di tutte le attrezzature necessarie per circolare in sicurezza all'interno dal campo prova. Grazie alla segnaletica orizzontale e verticale e alle strutture che simulano percorsi stradali è possibile riprodurre situazioni reali di circolazione urbana.



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 2018 sono stati distribuiti:



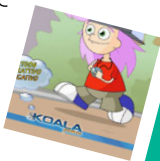
"Bici", un videogioco sulla mobilità ciclabile dove il giocatore si muove in bici in 8 diverse città incontrando tutti gli elementi della mobilità ciclabile, con un quiz finale



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



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



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



Guida tu Auto

Nel 2018 l'Osservatorio per l'educazione alla sicurezza stradale ha promosso anche diverse **campagne informative e di sensibilizzazione**.

✿ #Guida e basta

La campagna pluriennale (2017-2019) è rivolta a tutti gli utenti della strada per ridurre quella che oggi è considerata la causa principale degli incidenti stradali, la distrazione alla guida, stimata a oltre l'80%. Sono stati realizzati: un concorso rivolto ai giovani di tutte le scuole di ogni ordine e grado per la produzione di materiali (loghi, video e cortometraggi); una Cittadella della sicurezza stradale a Bologna in Piazza Maggiore nella giornata del 17 giugno per sensibilizzare alla guida senza distrazione. La campagna ha ricevuto la medaglia di riconoscimento del Presidente della Repubblica e una lettera di apprezzamento della Santa Sede Vaticana.



✿ "Col casco non ci casco"

La campagna è rivolta ai bambini fra i 6 e 10 anni per un uso in sicurezza della bicicletta nei territori di Piacenza e Ferrara. Sono stati distribuiti 1.000 caschetti nelle scuole durante eventi dedicati all'educazione stradale in 10 momenti d'informazione e sensibilizzazione rivolti ai giovani ciclisti. È stata realizzata un'attività di animazione ispirata alla didattica ludica, con il coinvolgimento diretto dei bambini e la partecipazione ad un gioco-quiz sui dispositivi di sicurezza ideato ad hoc per la campagna. Sono stati distribuiti kit comunicazionali a tutti i bambini e bambine partecipanti. La campagna ha ricevuto la medaglia di riconoscimento del Presidente della Repubblica.



✿ Liberi di guidare sempre

Destinatari della campagna sono gli over 65/70 al momento del rinnovo della patente per un refresh su nuove norme del Codice della strada e sulle nuove



infrastrutture, ad esempio le rotonde. Aree coinvolte: i territori provinciali di Modena e Forlì - Cesena. Alla campagna hanno collaborato le Polizie Municipali, le Autoscuole, le Ausl, i Sindacati (SPI Cgil, FNP Cisl, UILP Uil) e le associazioni (AUSER), il Gabinetto del Presidente della Giunta regionale (Sicurezza e Polizia locale) e il Servizio Assistenza Territoriale della Regione Emilia-Romagna. Sono stati ideati e progettati corsi suddivisi in due moduli formativi: uno teorico e uno pratico con prove in strada, con distribuzione dei materiali di supporto alla didattica.

✿ Luci su due ruote

Progetto di sensibilizzazione rivolto ai ciclisti, realizzato nei comuni aderenti della Città Metropolitana di Bologna. Il progetto, in collaborazione con le Polizie Locali, ha permesso la distribuzione di dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione per velocipedi e di pieghevoli illustrativi sulle norme del Codice della Strada. I 5 momenti di informazione sono stati realizzati a Casalecchio, Savigno, Calderara di Reno, Medicina e Molinella. La campagna ha coinvolto, per ogni data, almeno 500 persone. La presenza di uno stand con l'esposizione di manifesti e di vele con le immagini grafiche della campagna, hanno garantito all'iniziativa massima visibilità e diffusione. Sono stati distribuiti i kit comunicazionali composti dall'opuscolo realizzato appositamente per la campagna, dalle lucine anteriori e posteriori per la bicicletta e dai gilet catarifrangenti. Nel corso dell'iniziativa sono stati somministrati anche dei questionari sui comportamenti dei ciclisti.



✿ Sicuri e rispettati

Campagna rivolta al rispetto degli spazi di sosta e attraversamento degli utenti deboli disabili, realizzata nel territorio comunale di Reggio Emilia. Sono stati realizzati punti di sensibilizzazione per la distribuzione di materiale informativo e per la prevenzione degli incidenti stradali.

✿ Fair Play

Progetto partecipato, attivato con l'apertura di un tavolo a cui hanno



aderito associazioni ed enti vari, per il confronto e lo scambio di idee, utilizzando il metodo della progettazione partecipata. Associazioni coinvolte: Comune di Bologna (Disability Manager e Polizia Municipale), Cotabo, Federazione Motociclisti, Salvaciclisti, Fiab, Legambiente, Filt Cgil, Fit Cisl Tper, Uil Tper, Usb Tper, Cigl Tper, Tper Uisp, 118, Aci, Comitato quartiere Santo Stefano, Federciclismo, Unibo (mobility manager), C. a.t., Curia. Un gesto di cortesia ed educazione verso chi è più debole può prevenire un incidente. Sono stati realizzati e diffusi i materiali promozionali (opuscolo, manifesto, video, spot radio).

☀ **Due ruote - Una vita**

Campagna di sensibilizzazione rivolta ai motociclisti di ogni età, realizzato nei comuni aderenti della Città Metropolitana di Bologna, con distribuzione di materiale informativo sulla consapevolezza di essere "utenti deboli" della strada nei luoghi di aggregazione sociale e durante appositi eventi. I materiali sono stati affissi presso spazi ad alta frequentazione di pubblico: URP, Aziende Sanitarie, Case della Salute, Biblioteche, Circoli sociali e club motoristici del territorio regionale.



☀ **Chi guida non beve**

E' una campagna di sensibilizzazione realizzata in collaborazione con l'Associazione nazionale familiari vittime della strada e la polizia di Stato contro l'uso dell'alcol alla guida. Sono stati realizzati eventi nelle zone della movida e nelle scuole con la distribuzione di materiale informativo.

☀ **Siamo nati per camminare**

È una campagna promossa dall'Osservatorio in collaborazione con l'Università Verde - Centro Antartide di Bologna. Hanno partecipato alla campagna l'Associazione Camina e i Comuni di Bologna, Cesena, Ferrara, Forlì, Modena, Piacenza, Ravenna, Reggio Emilia e Rimini. Obiettivo è ricordare che il mezzo di locomozione più antico, i piedi, è anche quello più salutare ed ecologico. "Siamo nati per camminare" è una lettera aperta rivolta ai genitori sotto forma di una colorata cartolina che viene distribuita nelle scuole. "Camminare fa bene



alla salute, ma anche all'ambiente, allo spirito e perfino all'umore", si legge nella lettera. Questa lettera è accompagnata anche da un manifesto da affiggere nelle scuole e da tanti post-it con la scritta "Siamo nati per camminare". L'invito è a fare diventare l'andare a piedi uno stile di vita. L'iniziativa fa parte di un più ampio progetto sui percorsi sicuri casa-scuola promosso dalla Regione Emilia-Romagna, dai Comuni, delle scuole e delle associazioni per proporre alternative sicure per andare a scuola senz'auto. Il progetto prevede anche la realizzazione di interventi infrastrutturali nei pressi delle scuole per aumentare la sicurezza di pedoni e ciclisti. L'obiettivo è anche la diffusione di "piedibus" e "ciclobus", ovvero delle comitive organizzate di bambini e ragazzi che si recano a scuola a piedi o in bici accompagnati da uno o più adulti che ne garantiscono la sicurezza.

☀ **Vacanze coi fiocchi**

È la campagna per la sicurezza sulle strade delle vacanze che, ogni anno, si protrae per tutta l'estate, un periodo caldo non solo dal punto di vista del clima. Infatti nei mesi di luglio e di agosto sulle strade italiane perdono la vita più di 900 persone e 50.000 rimangono ferite. La campagna è realizzata mediante manifesti e opuscoli distribuiti da 500 enti aderenti in tutta Italia. I messaggi sono stati trasmessi anche sulle onde di duecento radio. L'invito è dunque a farsi "ambasciatori di sicurezza stradale" lasciando sulla propria scia un messaggio di civiltà a partire dall'utilizzo della cintura di sicurezza.



☀ **Siamo tutti pedoni**

La campagna si rivolge a tutti per richiamare l'attenzione sulle tragedie che coinvolgono il più debole utente della strada, per far crescere la consapevolezza che questa strage può essere drasticamente ridotta. Facendo rispettare le regole, educando a una nuova cultura della strada, rendendo strutturalmente più sicure le strade, attuando un'azione preventiva e repressiva più intensa e incisiva, suscitando un protagonismo diffuso a favore di questa impresa civile nelle istituzioni, nelle scuole e nella società civile.



Nel corso del 2018 l'Osservatorio per l'educazione alla sicurezza stradale ha partecipato anche a diversi **eventi**.

✿ **Settimana europea della mobilità sostenibile**

L'Osservatorio ha partecipato all'iniziativa distribuendo materiale informativo in Piazza Maggiore a Bologna.

✿ **Io lavoro e guido sicuro - Rimini**

Partecipazione al progetto rivolto alle imprese, imprenditori, dipendenti e collaboratori che operano sul territo-



rio 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.

✿ **Convegno "Stai sobrio"**

Organizzazione di un convegno a Bologna il 12 marzo 2019 in collaborazione con ACI e Ufficio Scolastico Regionale per sensibilizzare gli studenti dei pericoli per chi si mette alla guida sotto l'influsso di sostanze psicotrope (alcol e stupefacenti).



Gli interventi regionali per la sicurezza stradale

A partire dal 2003, la Regione ha dato attuazione al **Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS)**, che prevede la gestione a livello regionale delle risorse disponibili. I primi due programmi, attivati tra il 2003 e il 2006, favorivano fortemente l'associazione tra gli Enti e gli interventi integrati (non solo infrastrutturali, ma relativi anche ad altre azioni capaci di incidere sul governo della sicurezza stradale). In particolare, gli interventi dovevano riguardare "Aree Zero", cioè ambiti territoriali in cui concentrare, anche con modalità esemplari, iniziative e progetti riguardanti più campi di intervento (messa in sicurezza delle strade extraurbane, moderazione del traffico, formazione di aree pedonali, creazione di reti ciclabili, rafforzamento dell'efficacia dei programmi di educazione stradale, creazione di centri di monitoraggio e controllo, ecc.), volti tendenzialmente ad azzerare il numero degli incidenti. Sulla base di questi criteri sono state predisposte le graduatorie: sono stati finanziati per il primo programma, 19 progetti, per un totale di 32.958.000 euro, di cui 12.434.100 euro derivanti dal cofinanziamento statale; per il secondo programma sono state finanziate 16 proposte, per un costo complessivo degli interventi di circa 46.000.000 euro, con un contributo pari a euro 17.008.140. A seguito di modifiche normative succedutesi nel tempo in relazione ai finanziamenti di questi primi due programmi, alcuni interventi non sono stati avviati o si sono bloccati, o comunque sono stati rallentati; la situazione istituzionale ed economica attuale ha reso, in alcuni casi, difficile il riavvio degli interventi.

Nel corso del 2009 è stato approvato il Disciplinare per l'accesso ai finanziamenti per il 3° programma del PNSS, che ha messo a disposizione 4.085.899 euro, consentendo interventi per circa complessivi 7.000.000 di euro. Il disciplinare ha individuato nuove priorità, tra cui la predisposizione di **piani di interventi per il riordino della segnaletica verticale**. Nell'ambito di questo programma si è costituito un gruppo di lavoro tra la Regione e le Amministrazioni beneficiarie dei contributi (tutte le nove Province della regione, con capofila la Provincia di Reggio Emilia e i Comuni di Cesena, Parma, Casalecchio di Reno e Reggio Emilia) con la finalità di predisporre Linee guida per la progettazione dei piani di segnaletica verticale, approvato dalla Regione delibera di Giunta n. 1643 del 18 novembre 2013. Con la delibera di Giunta regionale n. 1773/2013 è stata approvata invece la graduatoria relativa al 4° e 5° Programma del PNSS, che ha messo a disposizione circa 7 milioni di euro, per

interventi promossi da Province e Comuni in forma singola o associata; il campo prioritario, individuato dalla Regione, anche in questo caso di concerto con UPI e ANCI, riguarda la realizzazione di **piani pilota per la valorizzazione delle aree urbane** elevandone i livelli di sostenibilità e di sicurezza della mobilità. È stato inoltre previsto il finanziamento di **programmi di controllo in riferimento alla guida sotto l'influenza dell'alcool** o di sostanze stupefacenti. Sono state finanziate 28 proposte, di cui 4 relative ai suddetti programmi di controllo, per un totale complessivo di circa 17.000.000 di euro; gli interventi sono tutti avviati (tranne uno che ha rinunciato al contributo) e tra quelli ultimati, tredici risultano anche rendicontati e saldati (liquidato rispetto all'impegno il 74% dei contributi).

Alla fine del 2018, si è misurato anche l'impatto sull'incidentalità del programma di intervento, con riferimento ai dati al momento disponibili. Ne è emerso, per i tredici interventi ultimati, un calo del costo sociale pari a euro 14.041.153,97, a fronte di un investimento pari a 7.894.709,20. Il risultato appare estremamente positivo, anche se occorre tener conto di una serie di fattori e di approssimazioni usate per questa misurazione. Infatti, i dati di incidentalità sulle aree specifiche di intervento, in relazione alla diffusione del fenomeno su tutto il territorio, risultano ridotti dal punto di vista statistico; pertanto la loro variazione in più o in meno prima e dopo l'intervento, è spesso legata a fattori locali e/o occasionali e quindi il loro valore statistico può essere falsato; inoltre, al momento della misurazione non per tutti gli interventi esaminati era disponibile lo stesso numero di anni di dati post-intervento. I dati di incidentalità utilizzati non tengono conto delle variazioni dei flussi di utenza, per la difficoltà del reperimento dei dati specifici (flussi di traffico locali, numero di pedoni e ciclisti che usufruiscono delle aree o assi riqualificati). Occorre inoltre tenere conto del miglioramento di incidentalità generalizzato sul territorio dovuto ad altri aspetti, quali ad esempio la sensibilizzazione dell'utenza, i veicoli più sicuri, i maggiori controlli, ecc. Infine, occorre tenere conto che sommando risultati ottenuti in casi diversi (per tipologia, estensione, ambientazione, rilevanza e tempistica degli interventi), si compie un errore di approssimazione, ma il risultato che si ottenuto è comunque utile per capire l'impatto complessivo del piano di interventi.

L'effetto positivo degli interventi non si rileva solo dai numeri, ma anche da elementi qualitativi; generalmente infatti oltre al calo di incidentalità, si ha l'effetto di

riqualificazione dell'area oggetto di intervento e di percezione di maggiore sicurezza, elementi difficilmente rilevabili a livello regionale ma che possono indurre un maggior uso degli spazi da parte di pedoni e ciclisti. In generale, intervenire con la riqualificazione di un asse o di un'area avvia una sorta di effetto volano; se un intervento ha una buona ricaduta, i cittadini "pretendono" dalle Amministrazioni che si intervenga in maniera analoga anche su altri tratti o aree, creando un miglioramento più ampio sulla sicurezza, modificando anche la mobilità e l'utilizzo degli spazi.

Alla fine del 2016 è stato emesso il DM n. 481 che ha destinato fondi alle Regioni nell'ambito del PNSS per un **programma di interventi di interventi per lo sviluppo e la messa in sicurezza di itinerari e percorsi ciclabili e pedonali**; in particolare alla Regione ER è stata assegnata la somma di 1.281.571,97 euro.

Con la delibera di Giunta regionale n. 927/2017 (modificata con la DGR 1880/2017) è stato approvato l'elenco degli interventi; sono stati assegnati i contributi a 5 proposte, a fronte di oltre 85 domande, presentate dai seguenti enti: Provincia di Ravenna, Comune di Castel di Casio, Comune di Reggio Emilia, Unione Valnure e Valchero, Comune di Ferrara. Complessivamente gli inter-

venti ammontano a circa 4.000.000 di euro; attualmente risultano tutti aggiudicati e avviati, nel rispetto della tempistica dettata dal Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti.

Alla fine del 2017 è stato emesso un ulteriore decreto DM n. 468/2017 per il finanziamento di interventi per la **messa in sicurezza della circolazione ciclistica cittadina**; alla Regione sono stati assegnati euro 2.265.129,62. Il decreto prevede la possibilità di utilizzare gli esiti del procedimento di selezione delle proposte attuato in occasione del precedente decreto DM n. 481/2016, ma con il vincolo che gli interventi devono essere localizzati in comuni con popolazione superiore a 20.000 abitanti. La Regione ha presentato il nuovo programma al Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti, approvato con le DGR n. 1432/2018 e n. 1841/2018. I progetti esecutivi sono stati tutti presentati al Ministero nei tempi previsti. Alla fine del 2018 è stato emesso un ulteriore decreto DM n. 553/2018 che assegna ulteriori fondi, pari a euro 431.011,66, ad ampliamento del programma del DM 481/2016. Pertanto, la Regione sta eseguendo le opportune verifiche per lo scorrimento della graduatoria di riserva già approvata in occasione dell'attuazione dei precedenti decreti.

Sintesi Programmi per la sicurezza stradale

Programmi	N. interventi presentati	N. interventi finanziati	Importo complessivo interventi finanziati (arrotondato in euro)	Importo complessivo contributi assegnati (arrotondato in euro)
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	8	7	1.000.000	1.000.000
Totale fondi regionali	625	272	73.500.000	31.000.000
1°, 2° e 3° PNSS (2003-2010)	110	41	86.000.000	33.500.000
4° e 5° PNSS (2013)	55	28 (*)	17.000.000	7.000.000
PNSS - ciclabili (2016)	87	5	4.000.000	1.300.000,00
PNSS - ciclabili (2017)	-	-	-	2.200.000
Totale fondi statali	252	74	107.000.000	44.000.000
Totale programmi sicurezza	877	346	180.500.000	75.000.000

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

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

Le funzioni della Regione

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

- 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. Alcuni adeguamenti tecnologici e infrastrutturali della rete ferroviaria sono finanziati con il Fondo Sviluppo e Coesione (PAR FSC). La Regione coordina e stimola gli Enti gestori della rete per le implementazioni nell'infrastruttura e nei nodi core facenti parte dei corridoi Ten-T. Si occupa inoltre dell'attuazione della legge di incentivazione al trasporto ferroviario (L.R. 10/14 "Interventi per il trasporto ferroviario e fluvio-marittimo delle merci"), che gestisce e finanzia direttamente.

Nel settore del **trasporto merci su strada e dell'autotrasporto** invece svolge un'attività di impulso e di coordinamento delle azioni degli Enti locali e formula indirizzi e pareri, mentre in quello della distribuzione delle merci in città promuove e sostiene iniziative e interventi, sia infrastrutturali che tecnologici, che coinvolgono gli Enti locali e il mondo della produzione e **distribuzione delle merci**. Ha finanziato inoltre i costi di progettazione degli interventi per la distribuzione delle merci nelle città, attraverso i fondi della L.R. 30/98, e delle realizzazioni tramite

specifici Accordi di programma. Alcuni progetti pilota sono finanziati grazie alla partecipazione della Regione a progetti europei specifici.

Quanto al **Porto di Ravenna** il quadro istituzionale di riferimento è la Legge n. 84 del 1994 - Legge quadro sui porti, che prevede la separazione tra funzioni di programmazione, realizzazione e gestione delle infrastrutture strettamente portuali, affidate a pubbliche autorità, e lo svolgimento delle attività portuali inerenti l'imbarco e lo sbarco di persone e merci, svolte in regime di mercato, con il solo limite, legato alla limitatezza delle banchine disponibili, della fissazione di un numero massimo di operatori. Rimane una zona grigia, quella dei cosiddetti servizi nautici, che, per ragioni di sicurezza della navigazione, vengono mantenuti in regime di monopolio. In questo contesto opera l'**Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centro-settentrionale**, ente pubblico non economico a cui è affidata la gestione delle infrastrutture portuali e l'attività di programmazione, il cui Presidente è stato nominato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti previa Intesa con la Regione a inizio dicembre 2016 e il cui organo collegiale principale è il Comitato di gestione, insediatosi a febbraio 2017. L'Autorità svolge le sue attività di programmazione attraverso il Piano regolatore portuale (PRP) e attraverso la realizzazione delle infrastrutture portuali, nel contesto della pianificazione territoriale statale, regionale e locale. In questo quadro, il coordinamento territoriale delle Regioni ha una rilevanza primaria in relazione all'accessibilità del porto da terra, ai collegamenti con altre piattaforme logistiche, alla realizzazione di strutture retroportuali adeguate, nelle quali le merci possano essere lavorate creando valore aggiunto a favore del territorio di riferimento. A seguito dell'entrata in vigore della L.R. 13/2015, l'approvazione del Piano Regolatore Portuale (PRP), il principale strumento di programmazione delle infrastrutture portuali, è tornata in capo alla Regione, dopo il periodo di delega alla Provincia effettuato con la precedente L.R. 3/99.

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



Il traffico ferroviario delle merci e i nodi logistici

La rete ferroviaria della regione Emilia-Romagna utilizzata dal traffico merci è di **circa 1.400 km di estensione, di cui più di 350 di competenza regionale**, e ha una buona capacità di prestazione. Quest'ultima sarà ulteriormente aumentata dal nuovo piano commerciale per lo sviluppo del traffico merci di RFI, che prevede, a medio termine, un potenziamento significativo per raggiungere la piena interoperabilità europea, soprattutto sulle linee delle reti TEN-T (circolazione di treni merci lunghi 750 m, trasporto di semirimorchi alti 4 m - sagoma P400, e massa assiale 22,5t). La Regione mantiene co-

munque un'azione di stimolo verso il Gestore dell'infrastruttura nazionale per l'adeguamento di questi parametri, indispensabili per rendere il trasporto su ferro competitivo rispetto alla gomma.

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

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	

Per l'attivazione dell'importante scalo di **Marzaglia (MO)**, già funzionante, è previsto l'avvio nel corso dei prossimi anni (la capacità dell'impianto è di 10 coppie di treni al giorno). Agli impianti merci RFI si aggiungono quelli dell'infrastruttura ferroviaria regionale gestita da FER. Il principale è lo **scalo di Dinazzano**, il cui collegamento con la Direttrice Bologna - Milano è oggetto di interventi di potenziamento della capacità.

Gli impianti ferroviari merci regionali dovrebbero raggiungere, a completamento di tutte le opere di miglioramento tecnologico e ampliamento previste, la capacità complessiva di **circa 28/30 milioni di tonnellate all'anno**.

Le tratte Ferrara - Bologna - Ravenna, l'Interporto di Bologna e il Porto di Ravenna sono inserite nel **"core network" delle Reti TEN-T** all'interno del Corridoio Adriatico-Baltico e del Corridoio Mediterraneo, mentre la Verona - Bologna - Rimini è inserita nel Corridoio Scandinavo-Mediterraneo. Per tutte queste infrastrutture nei prossimi anni sono previste opere di adeguamento agli standard tecnici, in particolare quelli riguardanti la sagoma limite P/C80, il modulo di 750 m e il carico assiale D4 (22,5 t/asse), cui si aggiungerà gradualmente

anche l'installazione dell'ERTMS livello 1. Si prevede l'adeguamento in modo pressochè completo delle direttrici che fanno capo a Bologna, ad eccezione della **Direttissima Bologna-Firenze**, per la quale l'adeguamento delle gallerie alla sagoma P/C80 richiede interventi di notevole portata, non eseguibili in tempi medio-brevi. Particolare importanza, visti gli elevati traffici merci, ha anche l'adeguamento della **Castelbolognese-Ravenna** e della **Faenza-Ravenna**, linee a semplice binario (affiancate fra Ravenna e Russi), che permettono di confluire sulla direttrice Adriatica Bologna-Rimini, per le quali la Regione ha un costante presidio su RFI, con particolare riguardo al miglioramento dell'accessibilità ferroviaria al nodo di Ravenna e a vantaggio della competitività rispetto alla modalità di trasporto su strada. Oltre a questo progetto, nel 2018 si è portata avanti la progettazione preliminare e definitiva degli interventi per **migliorare la funzionalità e la capacità ferroviaria del Porto**. In sintesi gli interventi consistono nell'incremento e nell'adeguamento dei binari nello scalo Candiano (sinistra canale Candiano), nelle opere che consentono l'utilizzo dello scalo anche per lo smistamento tradizionale e altri



interventi tecnologici e infrastrutturali volti alla velocizzazione della terminalizzazione dei treni (con riduzione dei tempi e costi di manovra), mentre il progetto delle opere in destra del canale Candiano riguarda i raccordi al servizio delle imprese e del futuro terminal Container. Le opere di avvio per l'utilizzo del fascio base nello scalo Candiano sono state avviate alla fine del 2018.

La Regione Emilia-Romagna sta lavorando per creare una **sinergia tra i principali nodi regionali**, per aumentare la competitività e diminuire il conflitto. Nel 2017, infatti, è stato avviato un tavolo tra Regione, Terminali Italia e le principali piattaforme intermodali regionali per sviluppare azioni collaborative e di promozione del **"cluster intermodale regionale"**. Il 16 marzo 2018 è stato sottoscritto (tra Regione Emilia-Romagna, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale, Cepim SpA, Dinazzano Po SpA, Interporto Bologna SpA, Terminal Rubiera Srl, Lotras Srl, Terminali Italia Srl Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, Hupac SpA) un Protocollo d'Intesa finalizzato a dare avvio a iniziative di qualificazione, sviluppo e promozione del "cluster intermodale regionale" nel contesto nazionale e internazionale denominato **"Accordo per la crescita del sistema intermodale regionale"**. Le parti hanno poi sottoscritto un accordo attuativo per identificare e declinare il piano di azioni da intraprendere per la valorizzazione del cluster intermodale sul contesto internazionale, negli ambiti tematici di interesse prioritario, con orizzonte temporale 2018-2020.

Il sistema degli scali regionali nel suo complesso copre tutte le tipologie di traffici intermodali (marittimo e combinato terrestre) e le specializzazioni merceologiche (casse mobili, traffico tradizionale e contenitori). Il sistema produttivo regionale ha soprattutto vocazione manifatturiera di trasformazione e richiede servizi di importazione di materie prime legate al trasporto tradizionale. Il numero medio di treni merci giornalieri ammonta a **89 treni/giorno**, che rappresentano circa il **21% del traffico merci ferroviario nazionale**, pari a 420 treni/giorno (fonte RFI 2015). Ciò rivela che il 21% del traffico ferroviario merci nazionale coinvolge un'origine o una destinazione emiliano-romagnola.

La **principale relazione ferroviaria merci** intra-regionale nel 2017 è stata il **collegamento tra Dinazzano e Ravenna Porto**, con circa **1.650 treni all'anno**. La movimentazione complessiva di Dinazzano nel 2018 è pari a circa 5.700 treni all'anno, mentre **per Ravenna**

Porto si registrano circa 7.000 treni. Questi due nodi movimentano circa il 35% dei treni con origine e/o destinazione in Emilia-Romagna.

Altri importanti origini e destinazioni sono **Piacenza, Parma, Rubiera e Bologna**.

Per quanto riguarda invece la circolazione ferroviaria merci con altre regioni, quelle che interagiscono principalmente con l'Emilia-Romagna sono **la Lombardia, la Liguria e il Piemonte**. Significativa anche la rete di relazioni con il sud Italia, soprattutto con Puglia e Campania. Dopo il crollo dovuto alla crisi economica, a partire dal 2014 il **trasporto di merci su treno in Italia** ha registrato una crescita, che è continuata fino al 2017, (+1,5% sul 2016). Il 2018 ha visto invece un rallentamento della crescita in tutte le modalità di trasporto merci e in particolare il trasporto ferroviario è calato di -0,4% treni/km rispetto al 2017.

In Emilia-Romagna il traffico ferroviario merci è stato in crescita fino al 2007, superando i 15 milioni di tonnellate, per arrestarsi e toccare il minimo, nel 2009, a una quota inferiore a 12 milioni di tonnellate. Dal 2010 si è registrata un'inversione di tendenza, accentuata soprattutto sui collegamenti retroportuali da Ravenna in direzione dell'area produttiva localizzata nel centro Emilia e da qui ai porti di esportazione del nord Tirreno. L'incremento di queste relazioni è sicuramente dovuto alla tenuta del sistema delle piattaforme regionali ma anche ai benefici indotti dalle leggi regionali 15/2009 e 10/2014 che hanno sostenuto negli ultimi anni i traffici ferroviari aggiuntivi con origine e/o destinazione in Emilia-Romagna e hanno consentito di avvicinare la competitività del trasporto merci su ferro a quello su gomma, permettendo una consistente diversione modale.

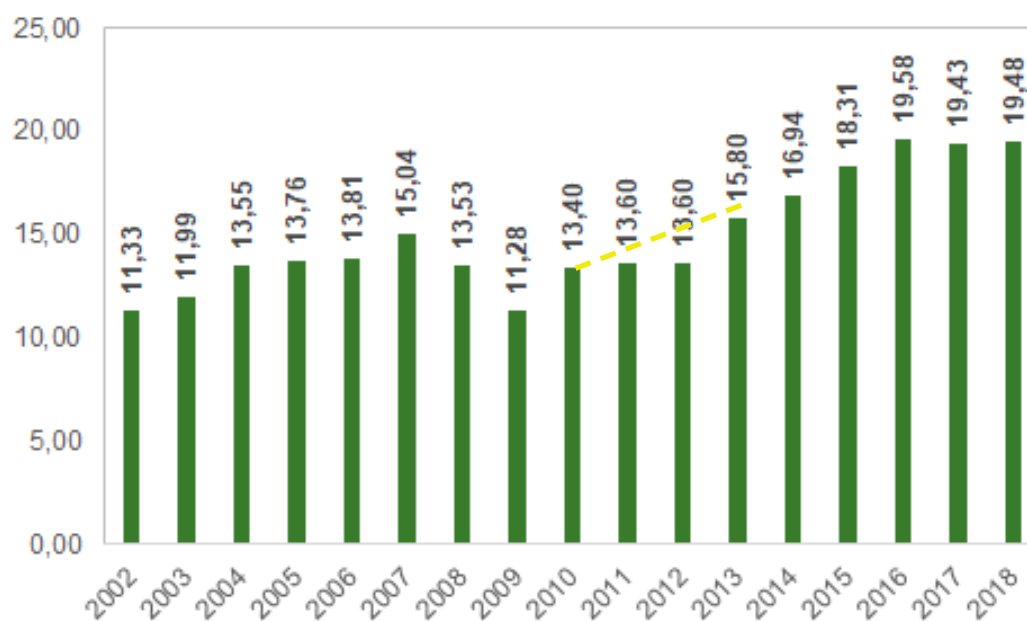
Nel 2016, le merci movimentate su ferrovia sono arrivate a circa 19,6 milioni di tonnellate, la quota più alta finora raggiunta, che equivalgono all'11,8% delle tonnellate trasportate su strada, che sono 165.875.720 (escluso l'attraversamento).

Nel 2017 il traffico ferroviario merci della regione è calato di -0,14% rispetto al 2016, arrivando a circa 19,4 milioni di tonnellate.

Nel 2018 il traffico ferroviario merci della regione è rimasto pressoché costante a circa **19,4 milioni di tonnellate**, tuttavia è calata di -0,82% la quantità di merci complessivamente movimentata negli impianti regionali, passando da circa 20,875 milioni di t nel 2017, a circa 20,7 milioni nel 2018, in funzione del calo dei flussi intraregionali.

Flussi ferroviari in Emilia-Romagna

(2002-2018; milioni di tonnellate)



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



Traffico ferroviario in alcuni nodi intermodali regionali

(2009-2018; tonnellate)

Tonnellate movimentate							
Prov	Nodo/Operatore	2009	2013	2016	2017	2018	Aumento rispetto al 2017
BO	Interporto Bologna	1.300.000	1.549.488	1.190.259	1.136.996	1.196.000	+ 5,19%
RE	Terminal Rubiera/Logtainer	997.000	2.000.000	2.039.921	2.168.525	2.164.963	-0,16%
RE	Dinazzano/Dinazzano Po	1.295.554	3.162.575	3.746.695	3.453.945	3.395.153	-1,70%
PR	Interporto Parma/Cepim	850.000	3.848.200	3.300.000	2.700.000	2.700.000	-
PC	Terminal Piacenza/HUPAC	1.350.000	1.600.000	4.082.504	4.586.500	4.765.600	+ 3,90%
FC	Villaselva/Lotras	---	123.750	318.720	360.220	388.080	+ 7,73%
RA	Porto Ravenna	3.169.373	2.440.000	3.368.090	3.437.704	3.561.351	+ 3,60%
Totale		9.241.927	14.724.195	18.046.189	17.843.890	18.171.147	+ 1,83%

Il trasporto merci su strada e l'autotrasporto

Secondo i dati congiunturali sul trasporto merci su strada 2018 rilevati dal Centro Studi Confetra in rapporto al 2017, c'è stato un rallentamento del traffico italiano in tutti i settori e le modalità. I dati del **trasporto merci su strada del 2018 in Italia** indicano che la crescita si è mantenuta stabile (+1,9%), anche se con percentuale decisamente inferiore a quella registrata nei due anni precedenti (+3,4 nel 2017 e +4,1% nel 2016). Il comparto che meno ha risentito della congiuntura è stato quello dei Corrieri, la cui crescita risulta comunque rallentata (+2,5% nelle consegne nazionali, contro +3,5% del 2017 e +4,0% in quelle internazionali, contro +6,9% del 2017) ma coerente con la continua espansione dell'e-Commerce. Gli acquisti on line degli italiani da siti nazionali e internazionali raggiungono infatti i 27,4 miliardi di euro con una crescita di +17%. Il trasporto internazionale a carico completo è cresciuto di +2,5% (+6,5% nel 2017), confermato sia dall'andamento del traffico autostradale (+2,6% nei primi undici mesi), sia dai transiti nei valichi alpini (+3,3%).

Relativamente al fatturato, sia l'autotrasporto sia le spedizioni internazionali segnano una tendenza in linea con quella del traffico confermando la stabilità delle tariffe.

Il prezzo del gasolio per autotrazione ha fatto registrare una crescita media dei tassi tendenziali (mese su mese dell'anno precedente) di +7,7% al netto dell'Iva. La crescita delle immatricolazioni di veicoli pesanti in Italia si attesta al +4,3% a causa dei dati negativi della seconda metà dell'anno.

L'andamento del traffico dei veicoli pesanti sulle autostrade italiane secondo i dati di Aiscat è in crescita di +2,6% nei primi undici mesi del 2018.

Il trasporto merci su strada conferma il proprio ruolo decisivo, movimentando il **62% del valore della merce trasportata in Italia** (62% strada, 31% mare, 6% rotaia e 1% aereo).

Prosegue il calo dell'autotrasporto italiano in europa, rendendo più debole il sistema italiano del trasporto merci e della logistica nel contesto europeo.

Se si guardano invece i **dati ISTAT**, che sono la fonte primaria per la conoscenza dei fenomeni, gli ultimi disponibili dicono che nel 2016 in Italia il trasporto complessivo di merci su strada è stato di **901.517 migliaia di tonnellate**, contro le 957.056 del 2015 (sempre più basso del 1995 in cui era di 1.246.352 migliaia di ton), delle quali 184.392 migliaia in conto proprio e 717.125 migliaia in conto terzi, confermando la prevalenza del trasporto interno rispetto al trasporto internazionale. I dati confermano che i 92 miliardi di ton/km trasportate su strada rappresentano il 50,6% delle tonnellate complessivamente trasportate e le prime stime sul 2017 indicano la quota in crescita fino a raggiungere il 51,07%. I dati ISTAT confermano che, anche nel 2016, sulle distanze inferiori ai 50 km si muovono in Italia ben il 46,06% del totale delle tonnellate di merci movimentate (il 47,62% nel 2015). Il conto proprio movimentata il 73,93% delle proprie merci sotto i 50 km, mentre il conto terzi su quella distanza movimentata il 38,90%. Sempre dai più recenti dati ISTAT risulta che **nel territorio dell'Emilia-Romagna** le merci movimentate su strada nel 2016 sono in **lieve crescita dopo molti anni, raggiungendo circa 211 milioni di tonnellate**, con una crescita di +1,1% rispetto al 2015 (circa 322 milioni di tonnellate). Il trasporto di merci su strada è stato in crescita fino alla prima metà del 2008, per poi calare dal 2009 in seguito alla crisi economica. Le caratteristiche del traffico stradale merci del 2017 elaborate dai dati ISTAT indicano che il traffico intraregionale (cioè con origine e destinazione all'interno dell'Emilia-Romagna) è il 36,66%, in crescita di +9,79% rispetto al 2015, dopo tre anni di continuo calo percentuale.

Mobilità merci su strada in Emilia-Romagna

(2016 - Tonnellate)

Strada	Origine o destinazione in E-R	88.592.677 (-1,12%)
	Flussi intraregionali	77.283.043 (+9,79%)
	Attraversamento	44.895.218 (-6,59%)
	Totale	210.770.938 (+1,31%)

Le merci che hanno o origine o destinazione in Emilia-Romagna sono il 42,03% delle merci che transitano su strada (-1,2% sul 2015). Il 13,64% del trasporto complessivo di merci originarie in Italia ha come destinazione l'Emilia-Romagna, in lieve crescita rispetto all'anno precedente; le merci invece che l'Emilia-Romagna ha originato nel 2016, destinate all'Italia, sono il 13,41% dell'intero Paese, rispetto al 12,11% del 2015. Nel 2016 il 63,92% delle merci originarie in Emilia-Romagna

ha come destinazione la regione stessa, (nel 2014 era il 62,94% e nel 2015 il 60,73%), in lieve crescita, come le merci destinate al centro e al sud.

Il traffico di attraversamento camionistico subito dalla regione (merci su strada con origine e destinazione in altre regioni italiane ma in transito nella rete viaria regionale) è stato nel 2016 del 21,30% sul totale delle merci transitate sulle strade regionali, in calo di -6,59% rispetto al 2015, probabilmente dovuto all'aumento dei flussi ferroviari (nel 2016) in seguito alle politiche nazionali e regionali di incentivazione. Per quanto riguarda la **quantità di veicoli pesanti** che transitano sulle strade della regione, si rileva che sulle principali tratte autostradali nel 2018 rispetto al 2017 i veicoli in transito, di tutte le tipologie, sono aumentati di +1,4%; tra questi la percentuale di veicoli pesanti è il 33,1%, con una crescita di +2,6% sul 2017.



I veicoli pesanti circolanti rispetto al totale dei veicoli in transito sono negli ultimi anni una percentuale quasi costante su tutte le autostrade, mentre il dato 2018 è inferiore del 12,7% rispetto al 2008.

Il **traffico intraregionale** ha un carattere prevalentemente locale, con il 70% delle merci che percorre una distanza inferiore ai 50 km. Ciò è determinato dalla domanda frammentata che alimenta la polverizzazione dell'offerta. Questo tipo di traffico non è trasferibile su ferrovia. Mentre i traffici di lungo raggio su strada presentano prestazioni logistiche di livello mediamente soddisfacente, i traffici camionistici extra-urbani sulle brevi distanze (denominati di corto raggio) risultano più difficilmente gestibili in modo ottimizzato. Tuttavia, pur risultando i più segmentati e meno efficienti, sono quantitativamente molto rilevanti. Proprio su questi flussi di corto raggio extraurbani si concentrano i traffici gestiti in "conto proprio", cioè traffici con mezzi di portata inferiore ai 35q.li, in larga parte di proprietà dell'impresa e connotati da minori prestazioni rispetto agli operatori specializzati nel trasporto in "conto terzi", tradizionalmente più efficienti in termini di saturazione dei mezzi e dotati di veicoli più recenti e per questo meno inquinanti.



Trasporto complessivo di merci su strada per titolo di trasporto con origine in Emilia-Romagna (2005-2016)

Origine: ER	Conto proprio			Conto terzi			Totale		
	Tonn.	T*Km (migliaia)	Km medi	Tonn.	T*km (migliaia)	Km medi	Tonn.	T*km (migliaia)	Km medi
2005	30.430.950	1.538.088	50,5	150.348.999	20.987.583	139,6	180.779.949	22.525.671	124,6
2008	31.467.583	1.443.379	45,9	162.387.006	19.701.536	121,3	193.854.589	21.144.915	109,1
2009	29.884.598	1.488.059	49,8	152.406.422	17.669.074	115,9	182.291.020	19.157.134	105,1
2010	31.249.827	1.516.573	48,5	159.703.821	20.273.440	126,9	190.953.648	21.790.012	114,1
2011	31.155.631	1.430.666	45,9	148.305.894	16.623.222	112,1	179.461.525	18.053.888	100,6
2012	30.605.075	1.206.105	39,4	128.906.226	14.404.324	111,7	159.511.301	15.610.430	97,9
2013	22.057.003	921.031	41,8	120.393.248	14.598.565	121,3	142.450.251	15.519.596	108,9
2014	19.520.488	902.078	46,2	101.942.010	11.720.796	115,0	121.462.498	12.622.874	103,9*
2015	15.133.593	1.009.458	66,7	100.783.749	13.595.342	182,4	115.917.342	14.604.800	103,9*
2016	13.913.791	811.493	58,3	106.999.384	13.784.314	129	120.913.175	14.595.807	120,7

Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Anni 2016-2017.

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 2015 sono stati 103,9 (come nel 2013), anche quest'anno inferiori alla media italiana (116,8). Sono però aumentate le TKm sia per il conto proprio che per il conto terzi.



Gli interscambi tra aziende sono in parte responsabili dell'inefficienza del trasporto di corto raggio. L'eccessiva polverizzazione territoriale delle aree industriali e artigiane nella nostra regione non fa che aggravare tale problematica.

Su questi temi nel 2017 la Regione in particolare si è impegnata, nell'ambito del **progetto europeo denominato PREPAIR** (azione C.11.2) che si completerà nel 2022 e prevede l'**analisi della logistica di corto raggio**, con attività finalizzate

all'individuazione e alla sperimentazione di soluzioni di trasporto merci e logistica innovative per razionalizzare i flussi delle medie imprese insediate in una o più aree industriali della regione.

Le attività nel 2018 hanno previsto l'individuazione della metodologia operativa, la selezione dell'impresa affidataria per l'elaborazione dello studio e l'individuazione aree della regione tra cui poter selezionare le aziende da coinvolgere nella sperimentazione.

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

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

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

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

Le cifre liquidate complessivamente dalla Regione agli Enti locali ammontano, al 2018, a **3.831.998,46 euro**, su 6.103.785,43 di contributo regionale inizialmente previsto, per un **costo complessivo dei progetti di 12.104.507,88 euro**. I progetti finanziati, al 2018 risultano tutti completati, a esclusione di Forlì che è ancora in corso di completamento grazie a un'int-

grazione finanziata dal Ministero.

Il programma di attività sulla logistica urbana sviluppato dalla Regione ha previsto inoltre, nel 2011, attività di divulgazione e formazione verso i tecnici comunali e una sperimentazione a Reggio Emilia sull'ottimizzazione della consegna del settore parcel.

Tuttavia negli anni i singoli Comuni, rivolgendo lo sguardo essenzialmente all'ambito locale, hanno adottato soluzioni tra loro disomogenee, in particolare per le regole di accesso, le fasce orarie e le caratteristiche dei veicoli ammessi. Per questo nel 2012, la Regione ha attivato (con le Province e i Comuni superiori a 50.000 abitanti) 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. 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. Le finestre orarie minime comuni individuate nell'Accordo si applicano tutti i giorni da lunedì a venerdì la mattina dalle 9 alle 10:30 e il pomeriggio dalle 15 alle 16:30; in questi orari dovrà sempre essere garantito l'accesso alle ZTL ai veicoli merci Euro 4 e superiori, Gpl/Metano ed elettrici. A fine 2015 è stato avviato lo studio sull'eventuale armonizzazione della modulistica per l'accesso dei veicoli merci alla ZTL delle principali città della regione. Nel 2017 è stato completato lo studio di una possibile semplificazione armonizzata per la richiesta dei permessi di accesso e sosta dei veicoli merci ai centri abitati. Il progetto prevede la realizzazione di uno sportello unico, ovvero un portale web, per uniformare l'accesso da parte degli utenti (es. operatori logistici e trasportatori) ai vari sistemi locali. Lo sportello telematico regionale si proporrebbe di fornire un unico punto di accesso digitale ai seguenti servizi: verifica dei requisiti per l'ottenimento dei permessi, verifica dei permessi attivi e richiesta di nuovo permesso e infine modifica o rinnovo di un permesso attivo.

Nel corso del 2018, avuta l'adesione dei Comuni, con la partecipazione attiva di Lepida, si è dato avvio alla prima fase tecnico/informativa per l'attivazione sperimentale nei comuni di Bologna, Ravenna e Faenza.

Il Porto di Ravenna: contesto di riferimento



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

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

rose imprese di servizi al porto e alla navigazione, tra le quali imprese terminaliste portuali private (ad es. Setramar), una delle quali a partecipazione pubblica (SAPIR). Sono questi i principali fornitori di servizi di natura logistica (movimentazione, stoccaggio, vagliatura e piccole lavorazioni), per quanto sia loro appannaggio solo il 47,5% delle aree di banchina del porto canale. Nell'area prettamente portuale sono presenti, infatti, a testimoniare l'origine industriale dello scalo, **stabilimenti produttivi** (imprese quali Marcegaglia e Fassa) e depositi costieri di materie prime di svariata natura (chimica, petrolifera, alimentare). Nel complesso le due tipologie di insediamento accedono al 28% dell'estensione di banchina del Porto, sia sul lato sinistro che sul lato destro, in sede promiscua, per così dire, rispetto alle attività più propriamente terminaliste, nonché relative al futuro terminal passeggeri. L'inclusione nel sistema della grande viabilità e il collegamento con le principali reti di trasporto fanno del Porto di Ravenna un **nodo accessibile dai principali mercati italiani ed europei**, ragione per cui è stato inserito dalla Comunità europea nelle proposta di revisione normativa delle **reti TEN-T**, divenendo il terminale meridionale sia del corridoio ferroviario n. 1 Baltico-Adriatico che del corridoio 3 Mediterraneo. Concorre inoltre ai progetti del Corridoio Adriatico e delle Autostrade del Mare. In pratica, riconoscendo l'importanza crescente che i porti hanno acquisito come veicoli e promotori della crescita economica in Europa, è stata definita una rete di porti strategici a livello europeo, in base a una serie di parametri, e il Porto di Ravenna è stato inserito in questa rete. Il Porto di Ravenna è inoltre considerato il terminale fluviomarittimo sud del **sistema idroviario padano-veneto**, attraverso la tratta di navigazione sottocosta da Portogaro a Ravenna. In particolare il Porto di Ravenna è connesso alla **rete ferroviaria nazionale e internazionale** sia attraverso la linea per Castel Bolognese-Bologna, sia tramite gli itinerari alternativi che si innestano sulla Ravenna-Ferrara, e quindi sulla rete regionale, che garantiscono il collegamento con il resto del nord Italia, il Brennero, l'Europa settentrionale e orientale. I collegamenti verso sud invece è attualmente assicurato dalla linea Ravenna-Rimini, mentre in fu-

turo potrà essere utilizzato anche l'itinerario Ravenna-Russi-Granarolo-Faenza-Rimini, che, sebbene di maggiore lunghezza, garantirà maggiore capacità e minori interferenze con il trasporto passeggeri.

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

Inoltre, per migliorare l'efficienza e la capacità competitiva del Porto sono in corso di attivazione o di pianificazione interventi per inserirlo ancora più efficacemente in rete e per dotarlo di interconnessioni trasportistiche adeguate. In particolare, tra le opere ferroviarie si segnala il **by-pass di Ferrara** (ancora in fase di realizzazione). Il nuovo scalo merci già attivato e la realizzazione del nuovo terminal containers porteranno un forte aumento di treni merci, che vedrà il potenziamento delle linee ferroviarie in destra e in sinistra (lavori già terminati) del canale Candiano. Per lo snellimento dei flussi è stata prevista la soppressione delle interferenze tra la strada e la ferrovia nella zona urbana, in accordo con il Comune di Ravenna e RFI SpA.

Il **Piano Regolatore Portuale (PRP) vigente (marzo 2010)** individua una serie di adeguamenti funzionali, logistici e infrastrutturali per il Porto di Ravenna (già realizzati o in corso di attuazione), oltre che una serie di interventi per il suo sviluppo strategico. In particolare il nuovo Piano approvato nel 2010 prevede la canaletta a mare a -15,50, i fondali a -14,50 fino a Largo Trattaroli, i fondali a -13 fino a bacino S. Vitale, la previsione attracco crociere e mezzi militari avamposto di Porto Corsini e l'adeguamento banchine e nuovi fondali, la previsione di nuovi profili terminal container in Penisola Trattaroli, l'ampliamento del perimetro del PRP e aree per intermodalità da DX Canale come da PSC, la ridefinizione perimetro PRP in Darsena di città corrispondente ad aree demaniali e l'individuazione del distretto nautico da diporto.

Riguardo ai **progetti che si valutano come strategici per lo sviluppo del Porto**, è stata conclusa la progettazione definitiva per la **realizzazione dell'hub portuale di Ravenna**, I fase, che prevede l'approfondimento del canale di accesso al porto fino a -13,50 m, l'approfondimento del canale Candiano fino a -12,50 m (fino alla darsena San Vitale),

la realizzazione delle opere di adeguamento e potenziamento infrastrutturale delle banchine esistenti fino alla profondità finale previste dal PRP, la costruzione di una nuova banchina sulla Penisola Trattaroli per creare un nuovo terminal container e infine la messa in quota delle aree a destinazione logistica. Inoltre a febbraio 2018 il **CIPE ha approvato il progetto definitivo dell'“Hub portuale di Ravenna”**, dal costo previsto complessivo di **235 milioni di euro**, per l'approfondimento dei canali Candiano e Baiona del porto, l'adeguamento delle banchine operative esistenti, il nuovo terminal in penisola Trattaroli e riutilizzo del materiale estratto. Il progetto, per l'importanza che ha come investimento strategico per la rete logistica europea, ha ottenuto **un contributo dall'Unione europea di 37 milioni di euro**, che si vanno ad aggiungere ai 60 milioni già stanziati dal CIPE, ai 120 derivanti da un mutuo della Banca Europea degli Investimenti e a risorse proprie dell'Autorità di Sistema Portuale, e che ne garantiscono la copertura finanziaria.

Nel 2009 e nel 2013 Comune di Ravenna, Regione Emilia-Romagna, Rete Ferroviaria Italiana, FS Sistemi Urbani e Autorità Portuale di Ravenna hanno siglato **due Protocolli d'intesa per il riassetto urbanistico della Stazione e del suo intorno**, dove, tra le altre cose, si sottolinea la necessità di superare l'interferenza tra viabilità urbana e accesso ferroviario al porto. Di conseguenza nel 2015 e nel 2017 Regione Emilia-Romagna, Comune di Ravenna, Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico centro-settentrionale e RFI SpA hanno firmato un **Protocollo Attuativo e un Accordo Operativo** per realizzare interventi di miglioramento per l'accessibilità ferroviaria del porto e un Protocollo d'intesa per lo sviluppo del nodo ferroviario di Ravenna e l'ottimizzazione del trasporto merci.

Per quanto riguarda lo **stato di attuazione del PRP**, sono stati raggiunti fondali a -10,50 sino a S. Vitale e a -11,50 fino a largo Trattaroli, sono state realizzate nuove banchine, progettate le opere a mare a Porto Corsini e il Piano Particolareggiato di Porto Corsini, sono iniziati i lavori per l'escavo del Canale Piombone e il risanamento della Pialassa Piombone e altri interventi accessori e sono in corso di realizzazione le opere del Porto Turistico di Marinara.

Il Porto di Ravenna sta anche cercando, insieme alla

Regione, di migliorare le condizioni dei servizi di collegamento alle reti di appoggio dei nodi terrestri e di intervenire sull'**informatizzazione delle procedure doganali** e sui servizi che rendono rapide e fluide per il cliente le operazioni portuali, con regole e procedure omogenee in tutti i porti del nord Adriatico. Proprio per migliorare questi servizi, a maggio 2014 è stato siglato un accordo tra la AUSL di Ravenna e l'USMAF per implementare il personale degli uffici doganali di frontiera con il personale AUSL. Questo accordo è stato riconfermato fino a fine 2016, ma da gennaio 2017 è stato momentaneamente sospeso in attesa di definire nuovi accordi in funzione delle esigenze sia degli operatori del porto che degli uffici USMAF.

Per quanto riguarda il **trasporto passeggeri**, oltre alla ormai consolidata attività del Terminal Traghetti, attualmente amministrato da T. & C. – Traghetti e Crociere (società interamente posseduta dall'Autorità Portuale), che lo ha acquistato per completarne in tempi brevi le dotazioni infrastrutturali, l'Autorità Portuale di Ravenna nel 2009 ha assegnato la gestione del nuovo Terminal Crociere del Porto di Ravenna, in corso di realizzazione, alla società RTP (Ravenna Terminal Passeggeri), costituita da Royal Caribbean, Aeroporto "Guglielmo Marco-



ni" di Bologna, Venezia Terminal Passeggeri e Società Bassani di Venezia; la concessione durerà sino al 2019. Dopo la crisi del 2015, il 2016 e il 2017 avevano segnato un recupero con un trend positivo di crescita sulle crociere grazie alla riattivazione del mercato italiano ed estero. Purtroppo nel 2018 i **crocieristi sono calati del 64%: 18.068 passeggeri** contro i 50.133 del 2017. Le toccate delle navi da crociera, a causa dell'insabbiamento nell'avamposto di Porto Corsini, sono passate da 48 a 34. Nel 2013 è stata avviata dall'Autorità portuale di Ravenna la **realizzazione del terzo molo** per ospitare fino a tre navi contemporaneamente, mentre RTP si è impegnata a realizzare un'adeguata stazione marittima per dare maggior attrattiva alle compagnie armatoriali.

Il traffico merci all'interno del Porto di Ravenna

Nel 2018 il **trasporto merci italiano ha rallentato la sua crescita** rispetto agli anni precedenti (+1,9% contro il +3,4% del 2017 e +4,1% del 2016), risentendo sia di problematiche strutturali interne, sia, come il resto d'Europa, delle contingenze del commercio mondiale che ha sofferto dei rischi relativi agli esiti del negoziato commerciale tra gli Stati Uniti e la Cina, al possibile riacutizzarsi delle tensioni finanziarie nei Paesi emergenti, alla Brexit, al rallentamento dell'attività economica in Cina, ecc.

Nel 2018 nel Porto di Ravenna sono state movimentate **oltre 26,6 milioni di tonnellate di merci** (26.684.341 ton), con un aumento di +0,6% rispetto al 2017 (circa 170 mila tonnellate in più). La crescita

è leggermente inferiore a quella dell'anno precedente ma in linea con l'andamento degli ultimi anni e in controtendenza rispetto all'andamento nazionale. Non ha tuttavia ancora raggiunto il livello massimo del 2006 pari a 26.770.176 ton. I volumi di merci movimentati hanno avuto però andamenti diversi secondo i vari settori merceologici. Il numero degli attracchi è di **2.846 navi**: -3,2% rispetto al 2017.

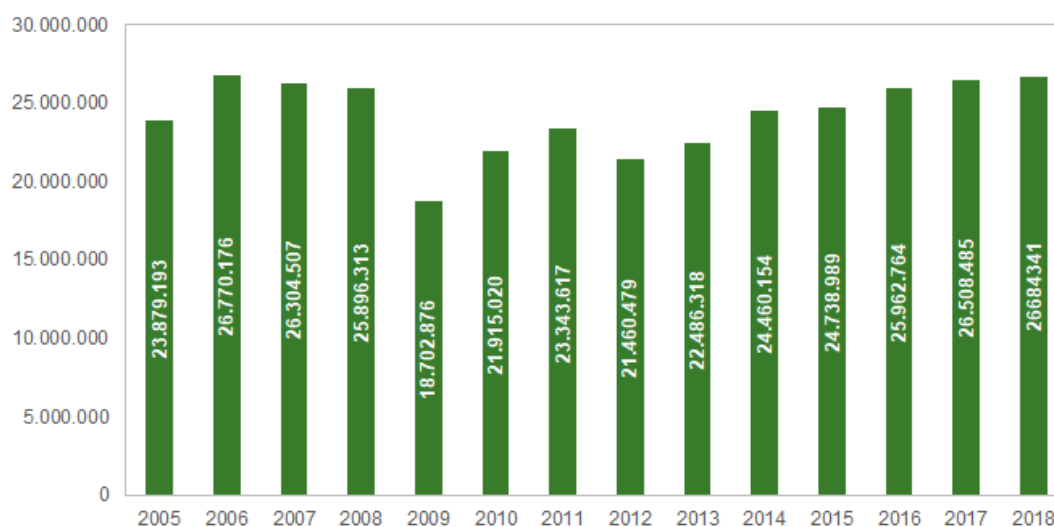
La **movimentazione delle merci secche**, 18.015.136 di ton, rispetto all'anno precedente è cresciuta di +1,5% tonnellate, mentre le **rinfuse liquide** hanno avuto un incremento pari all'1,7% (derrate alimentari liquide, prodotti petroliferi, concimi).

Molto buono il dato dei **prodotti metallurgici**, con



Flussi di traffico merci nel Porto di Ravenna

(2005-2018 - Tonnellate all'anno)



una movimentazione di 6.563.823 ton e una crescita di +5,0%; le principali provenienze sono state Taranto (19,7%), la Turchia (16,8%), la Germania (10,3%) e la Corea del Sud (9,3%).

In diminuzione invece la movimentazione di **materiali da costruzione** (5.257.856 ton con un calo di -4,0%) che nel 2017 avevano ottenuto il miglior risultato dal 2005, dopo cinque anni di continua crescita.

La causa è il calo della produzione e quindi dell'importazione delle materie prime per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo. Secondo Confindustria Ceramica e Prometeia i volumi di produzione e vendite di prodotti in ceramica si attestano intorno ai 410 milioni mq (-2,8% rispetto ai 422 milioni del 2017) e le esportazioni sono scese da 338 a 328 milioni mq (-2,9%).

In calo anche quest'anno i **prodotti chimici liquidi** (-4,7%), mentre è molto positivo il risultato del **comparto agroalimentare**, con oltre 5,2 milioni di ton, che conferma il ruolo di Ravenna quale leader del settore tra i porti italiani. Si tratta di merci secche (frumento e granoturco e farine), liquide (oli vegetali) e prodotti in container, in particolare refrigerati. Un'ulteriore contrazione hanno avuto invece le tonnellate di **merci in container**, che risultano in calo di -3,3% circa, mentre quelle su **rotabili** sono in linea con i risultati dell'anno precedente.

Più in dettaglio, per il settore dei **container**, la movimentazione nel 2018 è stata pari a 2.383.200 ton e a 216.320TEUs, 7.049 in meno, con un calo di -3,2% rispetto al 2017, in parte a causa di alcuni quantitativi

di merce in export trasferiti su ro-ro. I miglioramenti infrastrutturali, sia portuali sia delle connessioni ferroviarie e stradali, che si stanno portando avanti insieme all'efficientamento dei servizi portuali, con investimenti pubblici e privati, dovranno senz'altro dare in futuro ricadute positive sull'attività di tutti i terminal e contrastare la flessione del traffico di container.

Il **numero dei trailer-rotabili** (le cosiddette autostrade del mare) nel 2018 è stato pari a **69.347 unità** (-0,5%). La nuova linea ro-ro attivata in primavera con l'Albania ha in parte compensato la perdita di traffico derivata dalla sospensione, a fine 2017, di un servizio di collegamento con la Sicilia.

Ravenna si conferma anche nel 2018 come un **porto vocato all'importazione**, ovvero il principale porto per l'importazione di materie prime e semilavorati per il settore industriale padano. In particolare **gli sbarchi sono stati pari a 22.823.021 tonnellate**, +0,8% sul 2017, mentre **gli imbarchi sono stati 3.861.320 tonnellate**, registrando un calo rispetto al 2017 di -0,2%.

Per quanto riguarda il **trasporto ferroviario delle merci** del Porto di Ravenna è da sottolineare che la L.R. 10/2014, che ha finanziato nuovi servizi di trasporto ferroviario merci (per la durata di 3 anni + 2), ha dato la priorità, nell'assegnazione dei contributi, ai collegamenti retroportuali. I risultati del terzo anno di applicazione dell'incentivo della legge indicano che le tonnellate aggiuntive trasportate grazie alla L.R. 10/2014 ammontano a **1.175.877 tonnellate**.

Gli investimenti regionali destinati al Porto di Ravenna

Gli investimenti messi in campo in questi ultimi anni sul Porto di Ravenna traggono origine da più fonti di finanziamento, sia statali che regionali. I finanziamenti regionali erogati al Porto di Ravenna dal 2008 ad oggi, pari a **oltre 15 milioni di euro complessivi**, e ancora in corso di completamento, sono stati

impiegati per l'approfondimento dei fondali. Sono inoltre in previsione ulteriori finanziamenti statali legati al Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP), le cui risorse sono in corso di reperimento.

Investimenti regionali per il Porto di Ravenna

Opere	Fonte regionale di finanziamento	Importo programmato	Stato di attuazione
Approfondimento dei fondali del canale Piombone fino a -10,50 m/realizzazione delle opere di banchina e dei terrapieni	Fondi L.R. 9/95	€ 3.821.781,05	In corso esecuzione dei lavori



Il settore aeroportuale

Le funzioni della Regione

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

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 Emilia-Romagna, 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.

Il settore aeroportuale in cifre

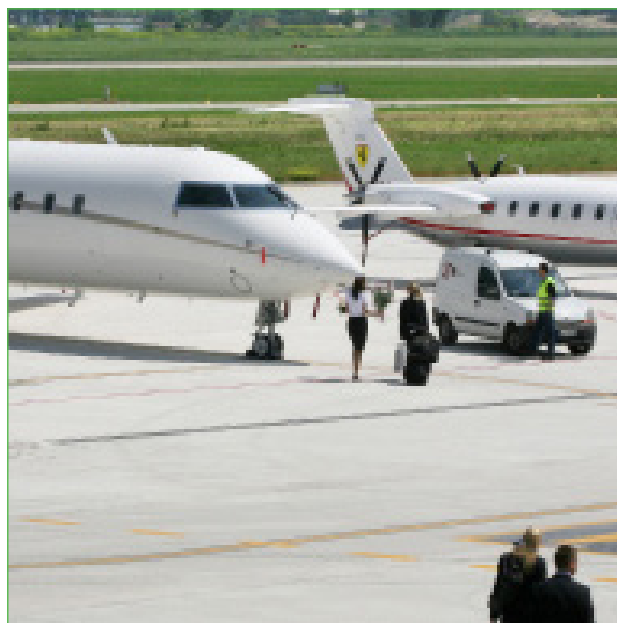


La proposta finale del Piano nazionale degli aeroporti, pubblicata nel settembre 2014 e su cui la Conferenza Stato Regioni ha dato l'Intesa a febbraio 2015, ha proposto un riordino organico del settore aeroportuale sia sotto il profilo infrastrutturale che dei servizi e delle gestioni e una nuova classificazione 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. Nella nostra regione hanno ottenuto la concessione totale per la gestione aeroportuale l'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA, la Sogeap di Parma, la nuova società di gestione dell'aeroporto Fellini AirRimum, e, recentemente, la nuova società di gestione dell'aeroporto Ridolfi F.A.

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. Per quanto riguarda l'aeroporto di Forlì, a seguito della nuova procedura di affidamento in concessione di gestione dell'Aeroporto "Ridolfi", avviata da ENAC nel febbraio 2018, la Società "F.A. Srl" si è aggiudicata la gestione totale trentennale. Tuttavia, al momento, lo scalo aeroportuale è ancora chiuso al servizio commerciale, in attesa, da parte della Società aggiudicataria, di ottenere le necessarie autorizzazioni dagli enti preposti.

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



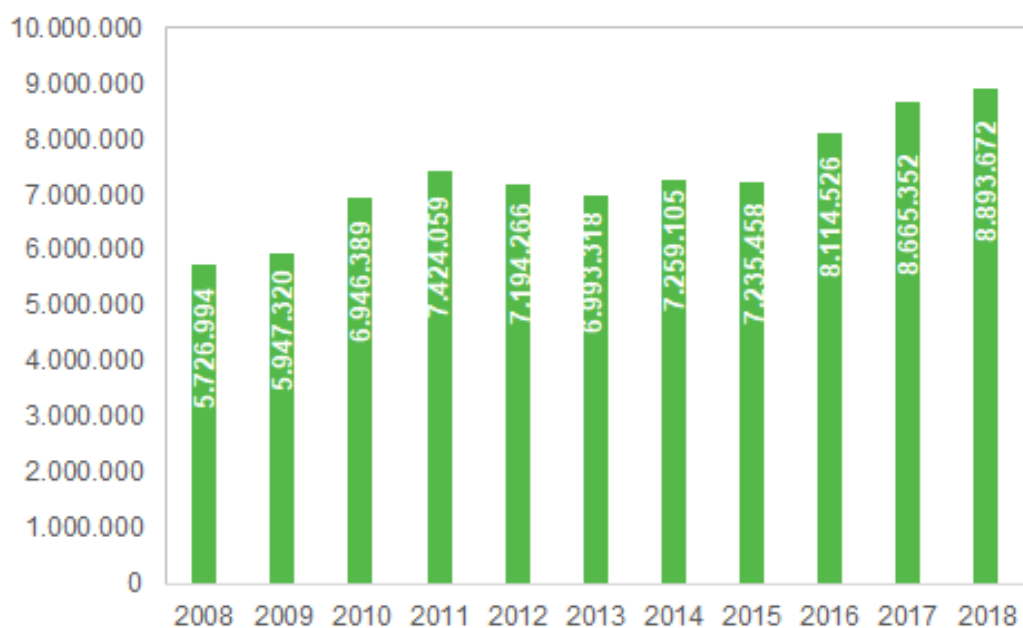
Il traffico passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna

Nel 2018, con **8.893.672 passeggeri**, il traffico aereo in Emilia-Romagna ha registrato un nuovo leggero aumento rispetto all'anno precedente, con quasi il **3% di crescita**, confermando il trend positivo già avviato nel 2014. Ciò è dovuto alla crescita degli scali di Rimini (+0,8%) e Bologna (+3,8%), nonostante la diminuzione dei passeggeri transitati dallo scalo di Parma (-51,1%), che hanno quindi compensato per ora sia le ulteriori perdite dello scalo di Parma che la totale inattività al servizio commerciale dell'aeroporto di Forlì.

Rispetto alla **classifica nazionale gli aeroporti regionali** si posizionano all'ottava posizione per Bologna, ventinovesima per Rimini e trentaquattresima per Parma.

Riguardo al **settore cargo** in Emilia-Romagna, dopo un biennio di crescita, il 2018 ha registrato una **flessione complessiva** degli aeroporti regionali di **-6,3%**, pari a **52.813 tonnellate/anno** trasportate (comprensivo delle merci-avio, merci-superficie e posta). Ciò è dovuto da una flessione combinata degli aeroporti di Bologna (-6,1%) e di Parma (-60,9%), mentre Rimini, in controtendenza, ha registrato un aumento percentuale considerevole (pari a 34 tonnellate) rispetto al 2017. Considerato il "peso" in termini percentuali dell'Aeroporto di Bologna nel segmento cargo a livello regionale, la crescita del Fellini di Rimini non è stata sufficiente a compensare la flessione complessiva registrata nel 2018. L'aeroporto di Forlì, anche per il settore cargo, risulta chiuso al traffico.

Traffico passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna (2008-2018)



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 as-

segnato alle Regioni (Emilia-Romagna, Lombardia, Piemonte e Veneto) la gestione del sistema idroviario.

Fino al 2009 tutte le funzioni in materia di navigazione interna sono state svolte dall'Azienda Regionale per la Navigazione Interna (ARNI), istituita con la Legge regionale n. 1 del 1989. In seguito la Regione, per far confluire in un unico ente tutte le competenze che riguardano il fiume Po in un'ottica di razionalizzazione delle relative attività, ha scelto di avviare la fusione tra ARNI e AIPO (Agenzia Interregionale per il Po), che dall'1 febbraio 2010 svolge in avvalimento tutte le funzioni in materia.

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

Il settore idroviario in cifre

IL SETTORE IDROVIARIO



957 KM DI ESTENSIONE IL SISTEMA IDROVIARIO PADANO-VENETO

564 KM UTILIZZABILI A FINI COMMERCIALI, COSTITUITI DALL'ASSE PORTANTE DEL FIUME PO, AFFIANCATO DAL CANALE FISSERO TARTARO CANAL BIANCO FINO AL PO DI LEVANTE E DALL'IDROVIA FERRARESE

37 KM SI SONO AGGIUNTI CON LA REALIZZAZIONE DELLA NUOVA CONCA DI ISOLA SERAFINI (DA CREMONA A PIACENZA)



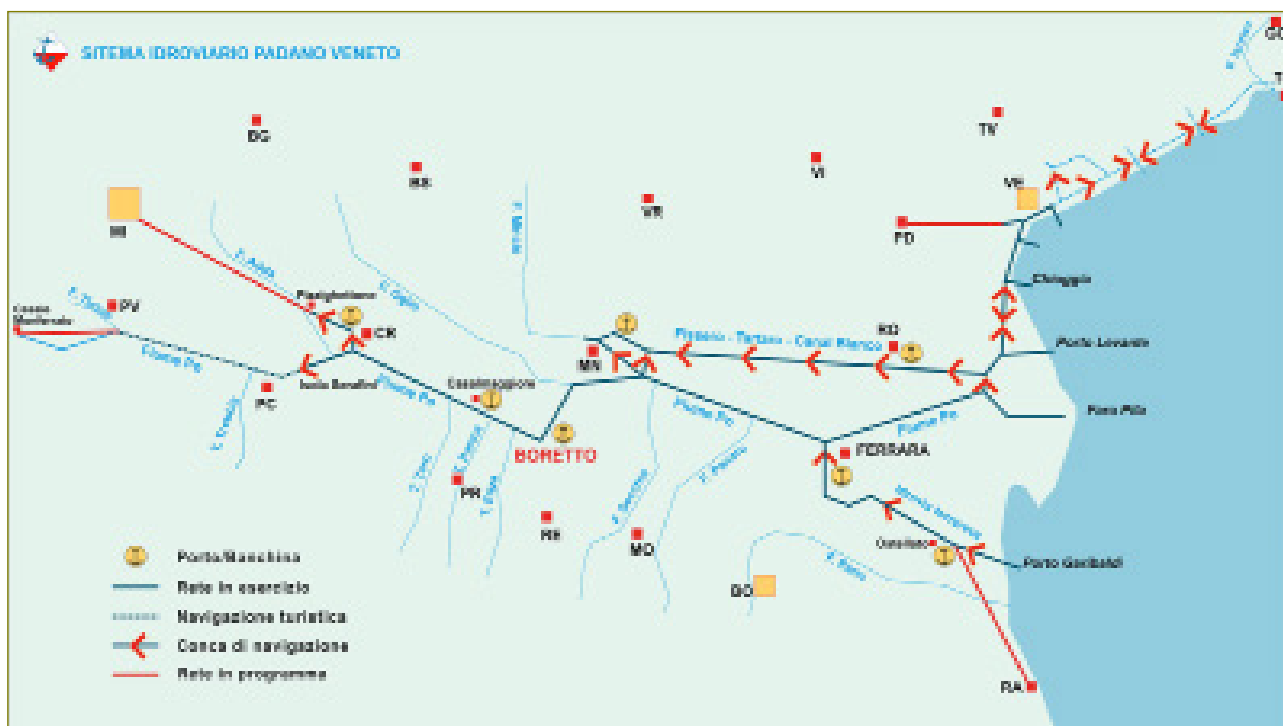
135.650 TONNELLATE DI MERCI TRASPORTATE SU IDROVIA NEL 2017



53,5 MILIONI DI EURO DI FINANZIAMENTI REGIONALI DAL 2001 AL 2019

1.216.000 EURO DI RISORSE REGIONALI PER INTERVENTI URGENTI FINO AL 2019

Il sistema idroviario padano-veneto



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.

Questa modalità di trasporto consente grandi vantaggi in termini di **sicurezza e rispetto dell'ambiente**. Si stima che i costi esterni, che comprendono anche quelli relativi all'inquinamento, al consumo di territorio e agli incidenti, siano circa 1/18 di quelli della strada. Ai questi vantaggi si aggiungono quelli relativi al **risparmio energetico**: le idrovie consentono un consumo energetico per tonnellata trasportata che è inferiore a quello ferroviario ed è circa un terzo di quello stradale. Restano da risolvere alcuni limiti legati alle rotture di carico e ai tempi di viaggio dilatati rispetto al trasporto su gomma, che rappresentano un deterrente per i privati rispetto all'uso di questa modalità di trasporto.

Anche il 2017 ha confermato le **difficoltà del trasporto delle merci nel sistema idroviario padano-veneto**, con valori ancora inferiori alle 150.000 tonnellate già evidenziati nell'ultimo biennio, con una leggera ripresa trainata dagli insediamenti industriali dell'area mantovana. C'è stato un lieve aumento dei

prodotti siderurgici, mentre si mantengono sostanzialmente stabili i **fertilizzanti** e i **prodotti chimici**. I **trasporti eccezionali** sono più che raddoppiati, evidenziando il ruolo importante della navigazione interna per questa tipologia di trasporti, alla luce anche delle problematiche legate alla viabilità stradale per i trasporti eccezionali e ingombranti.

Le **merci trasportate sul sistema idroviario padano-veneto**, oggetto di relazione tra porti interni e porti marittimi, si sono attestate su valori prossimi alle **150.000 t**. Si confermano le difficoltà per la raccolta dei dati riguardanti il trasporto degli inerti del Po, ma è ragionevole stimare volumi paragonabili al 2014 in base ai natanti in armamento per l'attività estrattiva effettuata nelle aree golenali. Questo settore, più di altri, continua a risentire delle difficoltà del sistema produttivo-economico nazionale legato alle grandi infrastrutture e all'edilizia. Le cifre raccolte evidenziano le difficoltà di generare il trasporto nei porti di Rovigo e Cremona. Il **porto di Mantova**, con annessi attracchi industriali, si conferma come una delle poche realtà in grado di valorizzare e utilizzare le vie d'acqua interne, favorita anche da condizioni storiche, insediamenti industriali e da una posizione logistica favorevole all'interno della rete idroviaria

(collegata al Po ed al Fissero- TartaroCanalbiano). Sul collegamento Mantova Venezia si consolida il trasporto di **containers**. I traffici per la banchina di Viadana (**metanolo**) sono sostanzialmente azzerati, si presume per la diminuita produttività delle industrie locali per la lavorazione del legno di scarto e la produzione dei pannelli truciolari e anche per una revisione della logistica per l'approvvigionamento dei materiali. Sono confermati i **colli eccezionali**, che continuano a essere una realtà del sistema industriale dei grandi impianti e che hanno il loro punto di riferimento nel trasporto per acque interne. Negli ultimi anni il trasporto per acque interne continua a mantenersi su valori molto bassi; serve l'impegno di tutti, operatori economici del settore, amministrazioni pubbliche, imprese produttive dell'area

padana, per invertire la tendenza e far assumere alla navigazione interna il ruolo che gli compete per uno sviluppo equilibrato del nostro Paese.

Si riporta di seguito una tabella con i dati attualmente disponibili relativi al **traffico merci sul sistema idroviario**. La rilevazione di questi dati è affidata esclusivamente ai passaggi attraverso le conche di navigazione e agli scarichi effettuati sulle banchine presenti nel sistema. L'armamento utilizzato nel corso del 2017 è sostanzialmente costituito per il Po e Fissero/ Tartaro/Canalbiano, quasi esclusivamente da convogli a spinta, mediamente in numero di 4 (spintore più chiatta) con portata media 1.000/1.200 t. e un'imbarcazione fluviomarittima con portata media 1.300 t., mentre per il trasporto degli inerti infrafiame nel Po sono in uso circa 15 motonavi.

Traffici idroviari (2014-2017)

Porti	2014 (tonnellate)	2015 (tonnellate)	2016 (tonnellate)	2017 (tonnellate)
Porto di Rovigo (via Fissero)	45.000 (sfarinati) s	208 (semilavorati in metallo) d	100 (colli ecc.) d	2.650 (metallurgici) c
Canale Po-Brondolo	2.500 (merci varie) s/d	1.800 (merci varie) 6.570 (inerti)	1.800 (merci varie)	
Porto di Mantova (via Fissero e Po)	45.000 (sfarinati) s 25.000 (urea) s 10.000 (container) s/d	25.000 (lamiera) s 400 (tubi) d 30.000 (container) s/d	25.000 (lamiera e coils) s 4.200 (fertilizzanti) s 2.500 (containers) s n. 789 containers s/d	33.000 (lamiera e coils) s 7.000 (lamiera e coils) d 2.500 (fertilizzanti) s 2.500 (containers) s n. 426 containers s/d
Attracchi industriali Mantova (via Fissero e Po)	31.000 (acetone) d 4.500 (colli ecc.) d	26.000 (acetone) d 6.100 (colli ecc.) d	37.500 (acetone) d 4.500 (colli ecc.) d	37.500 (acetone) d 10.000 (colli ecc.) d
Banchina di Viadana (via Po)	30.000 (metanolo) s	7.400 (metanolo) s	--	--
Porto di Cremona (via Po)	--	--	350 (colli ecc) d	1.000 (colli ecc.) d
Attracchi industriali Cremona (via Po)	--	--	--	--
Banchine (Idrovia ferrarese)	--	--	--	--
Banchine Mantovane: Roncoferraro (Fissero), S. Benedetto Po, Revere (Po)	70.000 (inerti) valore stimato	70.000 (inerti) valore stimato	valore non rilevato	40.000 (inerti) valore stimato
TOTALE	263.000	163.478	75.950	135.650
Attracchi industriali privati sul Po	valore non rilevato	300.000 (inerti del Po) valore stimato	valore non rilevato	valore non rilevato

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

Fonte: rivista "Qui Po" n. 3/4 del 2017 e dati AIPO - Settore Navigazione Interna.

I finanziamenti per il settore idroviario



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

Gli investimenti più consistenti hanno riguardato i seguenti lavori:

- ◆ la costruzione del **ponte ferroviario di Migliarino sull'idrovia ferrarese**, gestita da AIPO. I lavori sono conclusi e sono stati collaudati;
- ◆ i lavori di costruzione della **nuova conca di navigazione di Isola Serafini sul fiume Po**, gestiti da AIPO: i lavori sono stati ultimati e attualmente è in corso il collaudo;
- ◆ la progettazione delle **opere di regolazione dell'alveo di magra del fiume Po da Foce Minicio fino a valle di Ferrara**: la progettazione definitiva è stata conclusa, è in corso l'avvio della procedura di valutazione impatto ambientale;
- ◆ i lavori di **adeguamento dell'Idrovia Ferrarese** alla V classe da Pontelagoscuro al mare a Porto Garibaldi, che rappresentano l'opera più impegnativa sia dal punto di vista strutturale che di impatto economico, sono in parte conclusi e in parte in corso.

Nel corso del 2018 si è concretizzato il subentro della Regione nel progetto **"INIWAS - Improvement of the Northern Italy Waterway System"**, che assegna un

cofinanziamento con fondi UE del 20%, nell'ambito dei bandi CEF sulle reti TEN-T, sia per i lavori di isola Serafini per un importo complessivo di 33.905.000 euro, sia per quattro interventi lungo il Boicelli compresi nel lotto I stralcio 1 (botte e sifone canal Bianco, botte a sifone canale cittadino, ponte Bardella e ponte ferroviario merci) per un importo complessivo di 9.880.000 euro, che viene gestito direttamente dalla Regione attraverso l'Agenda Regionale per la sicurezza del Territorio e la protezione civile. Quanto ai **fondi regionali**, a partire dal 2016 le risorse per la navigazione vengono destinate sia ad AIPO che all'Agenda Regionale per la sicurezza del Territorio e la protezione civile, ognuna relativamente ai tratti di loro competenza, sia per il funzionamento che per la realizzazione degli interventi, nuovi o manutentivi che siano. Dopo questi ultimi anni in cui, a causa dei rilevanti tagli imposti dalle leggi statali sui bilanci regionali, i finanziamenti regionali per investimenti (nuovi o manutentivi) sono stati molto scarsi, l'attività di AIPO su questo fronte è stata concentrata sull'esaurimento dei residui di precedenti assegnazioni. Solo da fine 2016 è stato possibile finanziare l'Agenda regionale per la sicurezza del territorio e la protezione civile attraverso risorse di investimento per interventi urgenti, per un **totale di 1.216.000 euro fino al 2019**.

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.

Proseguono la pubblicazione delle notizie sull'Emilia-Romagna, il regolare invio della newsletter e l'aggiornamento del materiale fotografico reso disponibile agli utenti tramite le "gallery".

Grande spazio anche per gli applicativi web: **"Flussi online"** (che consente l'accesso ai dati

di traffico sulla principale rete stradale dell'Emilia-Romagna), **"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) e **"Limiti online"** (che contiene le informazioni riguardanti la percorribilità per i 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 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>

Tra le pubblicazioni è possibile consultare la versione
integrale del "Rapporto annuale di monitoraggio
della mobilità e dei trasporti in Emilia-Romagna 2019".

Finito di stampare nel mese di dicembre 2019
presso il Centro Stampa della Regione Emilia-Romagna

