Verso il nuovo Piano regionale integrato dei trasporti - PRIT 2025

QUADRO CONOSCITIVO DEL SISTEMA DEI TRASPORTI

28 gennaio 2016
3° Commissione Consigliare Assemblea Legislativa

VERSO IL PRIT 2025

I PRINCIPALI NUMERI DEL SISTEMA DEI TRASPORTI REGIONALE:

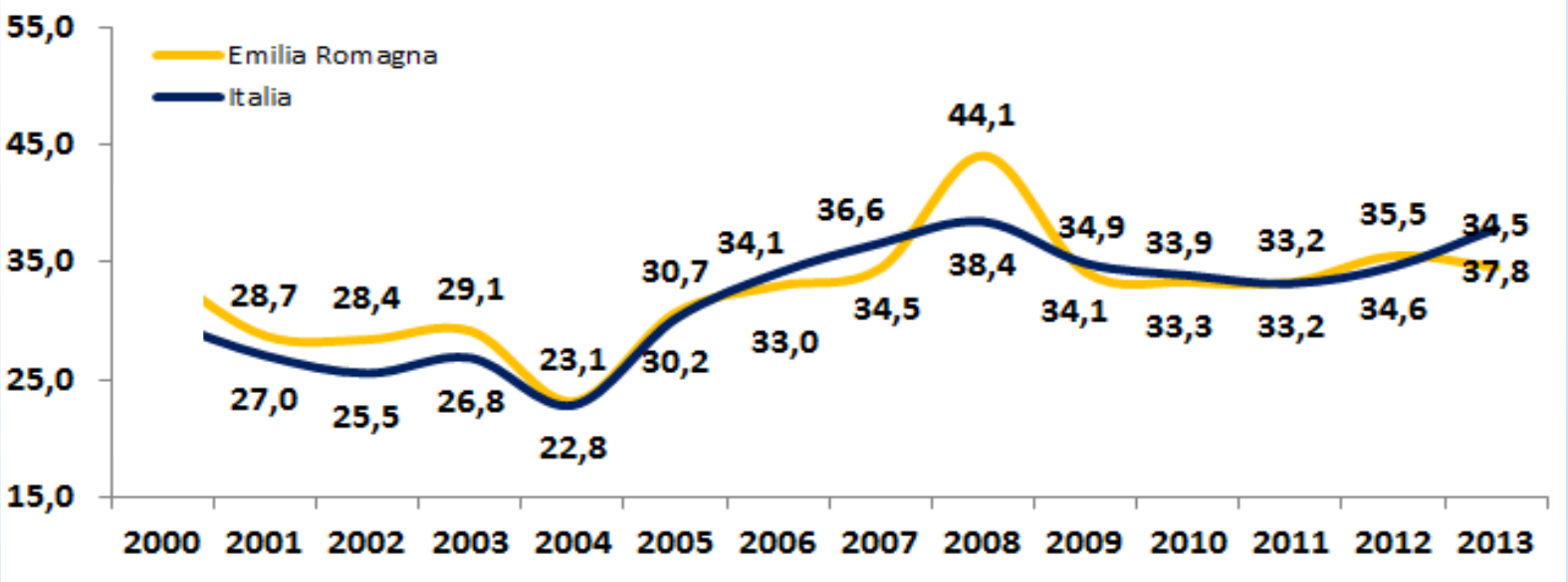
DOMANDA DI TRASPORTO

A partire dal **2001** la domanda di mobilità (urbana e extra-urbana) è risultata in forte crescita, e al **2008**, prima della crisi, gli **spostamenti*km** erano aumentati di **oltre il 50%** e la **percorrenza media** pro capite era passata da 28km/giorno a oltre **40 km/giorno**.

Dal 2009, a seguito della crisi, è cominciata una fase decrescente e poi di ricrescita.

Nel 2013 gli spostamenti*km sono **+31%** rispetto al 2001, e la percorrenza media è risultata di circa **34.5 km/g**, **+ 23%** rispetto al 2001.

Percorrenza media giornaliera pro-capite (tutti i modi) km/g



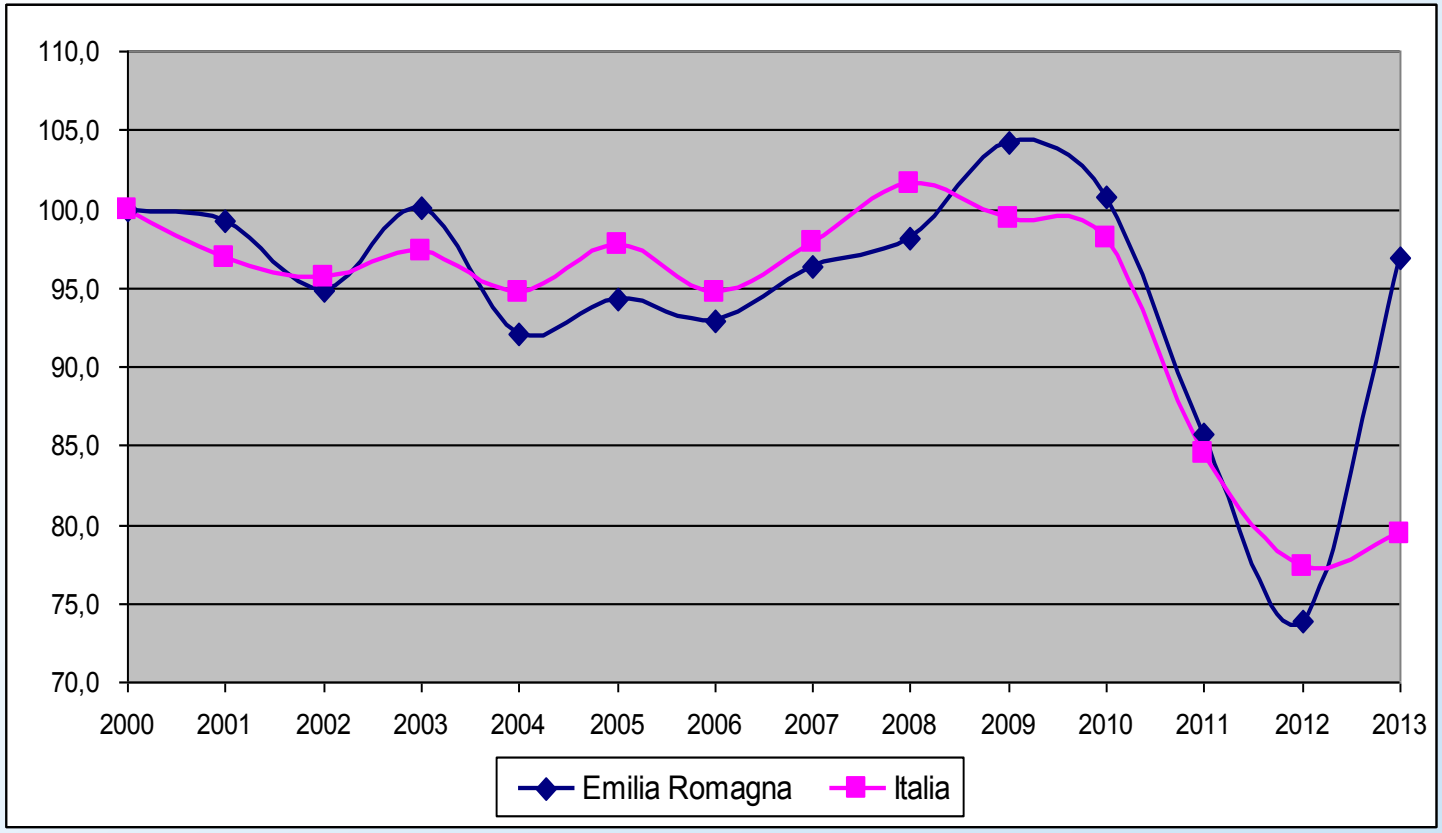
Con riferimento alla sola **mobilità passeggeri extra-urbana**, nel periodo 2001-2013 le rivelazioni indicano che vi è stato **aumento complessivo superiore al 27%** e, con riferimento alle singole modalità:

Auto extra-urbano: p/giorno + 27.7%

TPL (gomma e ferro) extra-urbano: p/giorno + 20.1%

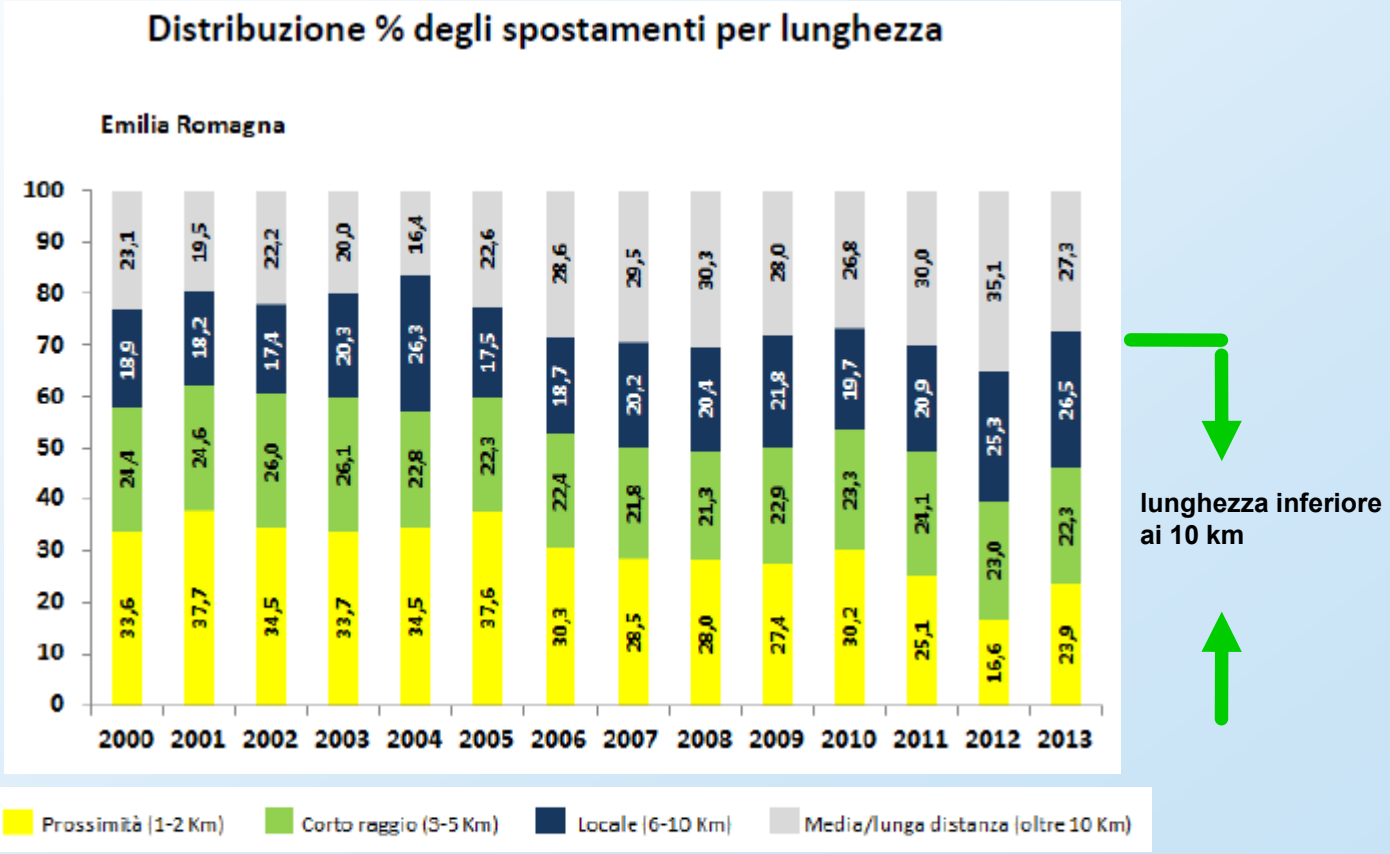
Relativamente alle sole auto, nel 2013 la **percorrenza media** in ora di punta è stata di circa **25.5 km**, con un **aumento del 38%** rispetto al 2001 e del **8.5% rispetto al 2008**, continuando ad aumentare anche a seguito della crisi.

L'incremento di domanda di trasporto non è stato accompagnato da un'analoga espansione del numero degli **spostamenti complessivi**, che al contrario si sono mantenuti pressoché costanti fino al 2008, con un volume di circa 8,9 milioni/giorno. Dopo la crisi il numero degli spostamenti nel 2013 è di oltre 8,8 milioni/giorno, poco meno di quello del 2000.



Nel periodo **2001-2013** la mobilità complessiva di tipo locale (inferiore a 10km) si è ridotta a vantaggio di quella a medio-lungo raggio (**extraurbana)**, che è aumentata in valore assoluto di oltre **500.000 spostamenti/g** rispetto al 2001.

I singoli spostamenti di **lunghezza inferiore ai 10 km** costituiscono nel 2013 ancora comunque **oltre il 70% del totale**

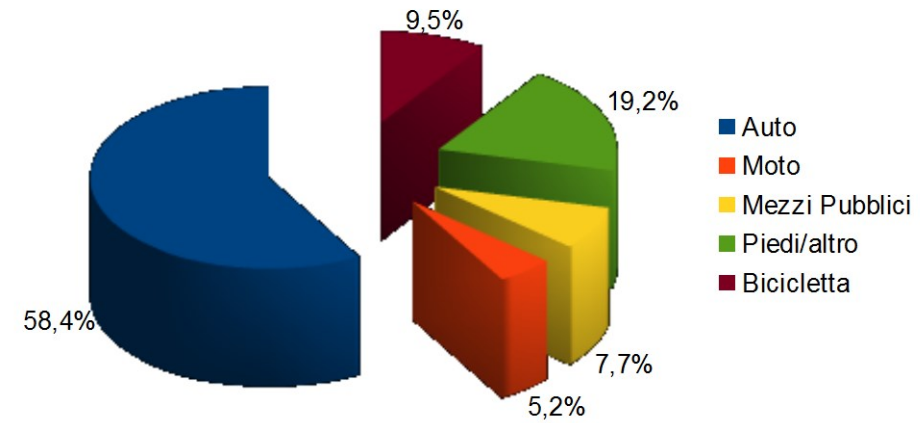


Il fenomeno si riflette anche sulla **scelta modale**, con la crescita complessiva **dall'auto, 65,2%** degli spostamenti, +6.8 rispetto al 2001

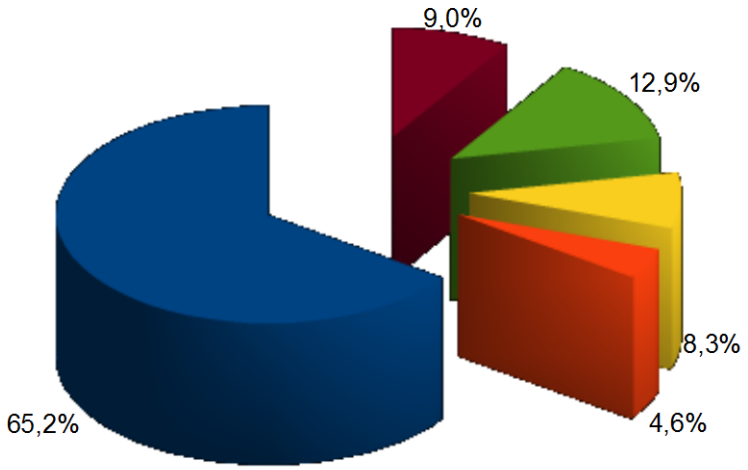
il leggero aumento della modalità **Tpl, 8,3 %,** ossia +0.4 rispetto al 2001

e il deciso **calo pedonale e ciclabile al 21,9%** totale, contro il **28,7% del 2001**. Queste ultime modalità assumono inoltre valori importanti solo per spostamenti di breve raggio (entro 2 km).

Anno 2001



Anno 2013

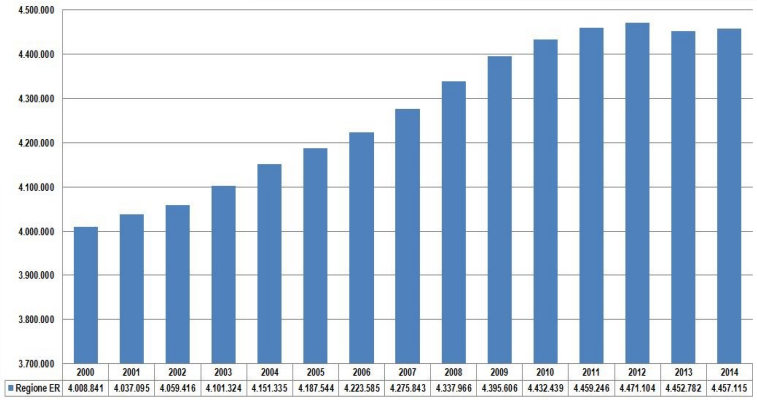


Tale insieme di dati, indicano tendenze compatibili con le dinamiche insediative di **delocalizzazione delle residenze** rispetto ai centri urbani.

Evoluzione aree urbanizzate

Categorie	Area %			Variazione % 1976 - 2008
	1976	2003	2008	
Zone urbanizzate	3,16	4,54	4,79	+61,10
Insediamenti produttivi, commerciali, dei servizi pubblici e privati, delle reti e delle aree infrastrutturali	0,83	2,53	2,84	+198,69
Aree estrattive, discariche, cantieri e terreni artefatti e abbandonati	0,22	0,64	0,71	+218,56
Aree verdi artificiali non agricole	0,56	0,92	0,99	+74,13
Totale territori artificializzati	**4,78**	**8,63**	**9,33**	**+93,80**

Questo modello insediativo è in effetti in genere connesso ad una struttura della mobilità sempre più basata sul mezzo privato e con continua richiesta di nuove infrastrutture.

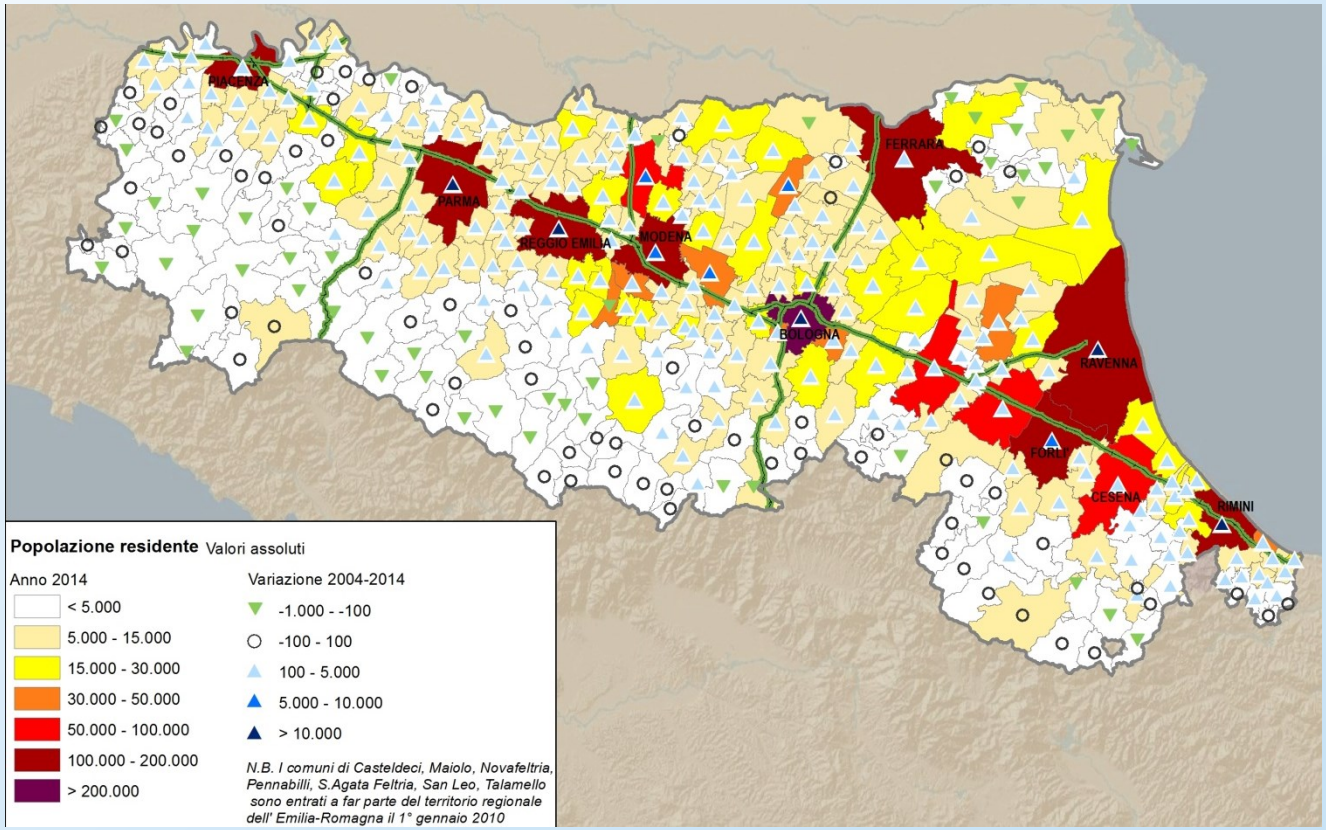


	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Regione ER	4.008.841	4.037.095	4.059.416	4.101.324	4.151.335	4.187.544	4.223.585	4.275.843	4.337.966	4.395.606	4.432.439	4.459.246	4.471.104	4.452.782	4.457.115

Popolazione residente 2013 = 4.452.782
+ 10% rispetto al 2001
Densità media = 198 residenti/kmq

L'incremento di popolazione non è omogeneo sul territorio.
Negli ultimi 10 anni la popolazione della fascia montana è in genere diminuita.
Nelle zone collinari e di pianura anche i comuni minori sono stati interessati da incrementi di popolazione.

Tra i comuni di maggiori dimensioni si segnala **Bologna**: la popolazione residente, in diminuzione o costante fino al 2008, è tornata a crescere negli ultimi anni.



PIANO DELLA QUALITA' DELL'ARIA 2020

Strumento normativo della Regione ER per limitare le emissioni inquinanti attraverso un **approccio integrato e multi-settoriale**

Il settore dei trasporti è tra i principali responsabili dell'inquinamento atmosferico presente in Regione.
Il trasporto stradale incide per il 34% di PM10 e per il 57% di NOx sui rispettivi totali (dati al 2010), calcolati sommando gli stessi inquinanti generati da tutti i macrosettori.

Il **piano della qualità dell'aria** integrerà in modo sinergico gli obiettivi previsti dal **PRIT** incentrando la propria **strategia** su due aspetti fondamentali:

- ***la mobilità sostenibile delle persone:*** promozione e ottimizzazione dell'utilizzo del trasporto pubblico locale, promozione della mobilità ciclabile, rinnovo parco veicolare, favorendo veicoli a basse emissioni, politiche di Mobility Management, utilizzo ottimale dei veicoli (Eco Driving);

- ***la gestione sostenibile delle merci***: regolamentazione della distribuzione delle merci in ambito urbano, razionalizzazione della logistica del trasporto merci a corto raggio in aree industriali, spostamento modale delle merci su rotaia.

La quantità **di merci** che si muove sul territorio dell'Emilia-Romagna è di poco inferiore **ai 200 milioni di tonnellate** (2013), oltre a circa 50 milioni in attraversamento.

Mobilità complessiva merci in Emilia-Romagna (ton./anno)

		2000	2005	2013
STRADA	Origine o Destinazione in E-R	107.086.366	132.168.698	83.540.056
	Flussi intraregionali	97.404.855	119.672.526	99.788.406
	Totale strada	**204.491.221**	**251.841.224**	**183.328.462**
FERRROVIA	**Totale ferrovia**	**12.564.317**	**14.096.214**	**15.800.000**
TOTALE (strada + ferrovia)		**217.055.538**	**265.937.438**	**199.282.462**
Attraversamento totale		48.463.976	76.804.216	48.667.250
TOTALE		**265.519.514**	**342.741.654**	**247.949.712**

I dati sono sottostimati, poiché Istat non tiene conto dei veicoli non immatricolati in Italia né di quelli con carico inferiore ai 35 q.li

Le merci movimentate **su strada** sono **oltre il 90%** del totale, circa **183 milioni di tonnellate** (12% del traffico stradale merci in Italia).

Sono diminuite di **-10%** rispetto ai 205 milioni del 2000.

Tale decrescita, dovuta anche alla crisi, non è accompagnata da una analoga riduzione dei flussi, e **ne consegue una perdita di efficienza del sistema trasportistico stradale.**

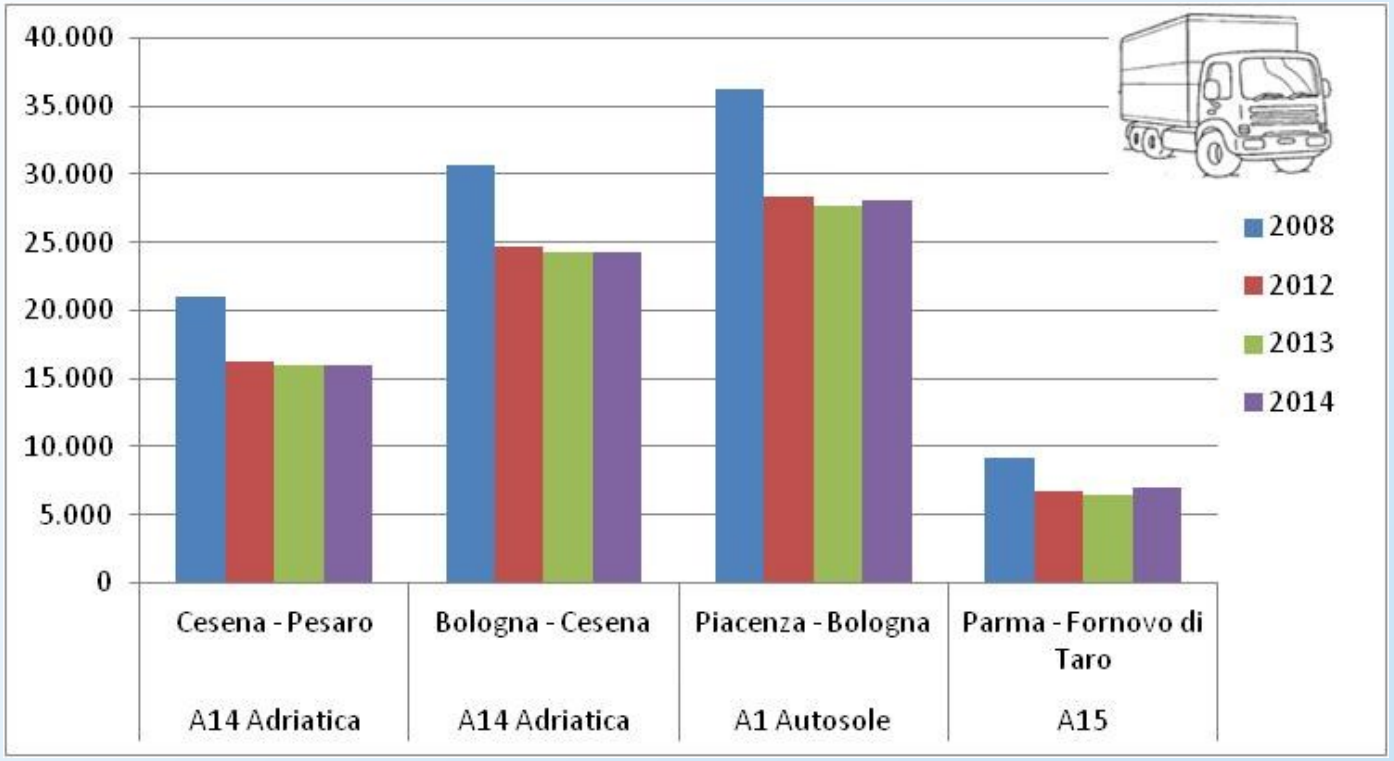
Il traffico intraregionale ha carattere prevalentemente locale, ossia è di "**corto raggio**", con il **70% delle merci che percorre una distanza inferiore ai 50 km**.

Tale traffico è costituito per oltre il 90% da "conto proprio"

Confronto TGM autostradali mezzi pesanti 2008-2014

Direttrice Autostradale	Tratta	TGM ottobre 2008			TGM ottobre 2012			TGM ottobre 2013			TGM ottobre 2014			% Variazione 2008-2014		% Variazione 2013-2014	
		Totale	Pesanti	% Pesanti	Totale	Pesanti	% Pesanti	Totale	Pesanti	% Pesanti	Totale	Pesanti	% Pesanti	Totale	% Pesanti	Totale	% Pesanti
A14 Adriatica	Cesena - Pesaro	57.859	21.033	36,4%	48.063	16.201	33,7%	48.276	15.989	33,1%	48.813	15.920	32,6%	-15,6%	-24,3%	1,1%	-0,4%
A14 Adriatica	Bologna - Cesena	93.337	30.691	32,9%	81.309	24.672	30,3%	80.414	24.339	30,3%	81.032	24.310	30,0%	-13,2%	-20,8%	0,8%	-0,1%
A1 Autosole	Piacenza - Bologna	96.414	36.207	37,6%	83.164	28.335	34,1%	81.746	27.664	33,8%	82.975	28.113	33,9%	-13,9%	-22,4%	1,5%	1,6%
A15	Parma . Fornovo di Taro	22.345	9.188	41,1%	18.611	6.793	36,5%	16.601	6.480	39,0%	18.098	6.956	38,4%	-19,0%	-24,3%	8,0%	7,0%
Media Direttrici Viabilità Autostradale		67.489	24.280	36,0%	57.787	19.000	32,9%	56.759	18.618	32,8%	57.730	18.824	32,6%	-14,5%	-22,5%	1,7%	1,1%

I dati delle direttrici autostradali sono elaborati sulla base dei dati disponibili relativi alle tratte elementari degli anni 2008 - 2014

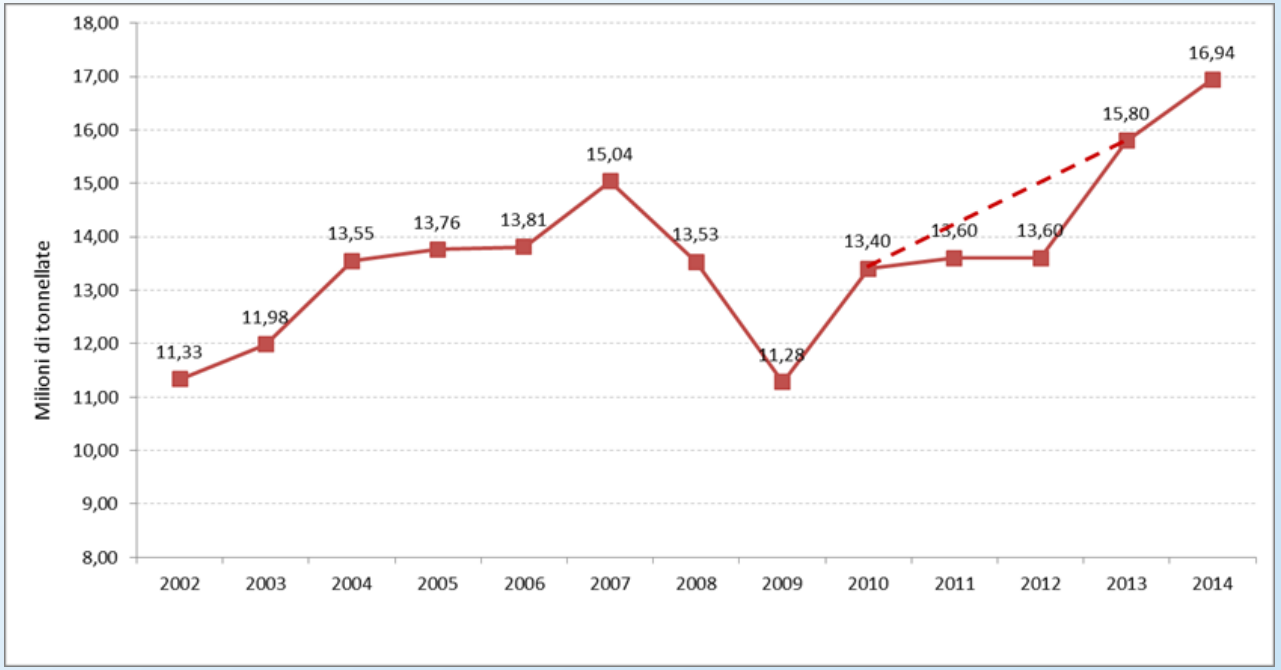


Il **traffico merci ferroviario** nel 2013 ha raggiunto circa **16 milioni** tonnellate/anno**,** quasi **8% del totale regionale,** aumentando nel 2014 circa a **17 milioni.**

Rispetto al 2000 vi è stato un **aumento di +34,1%**

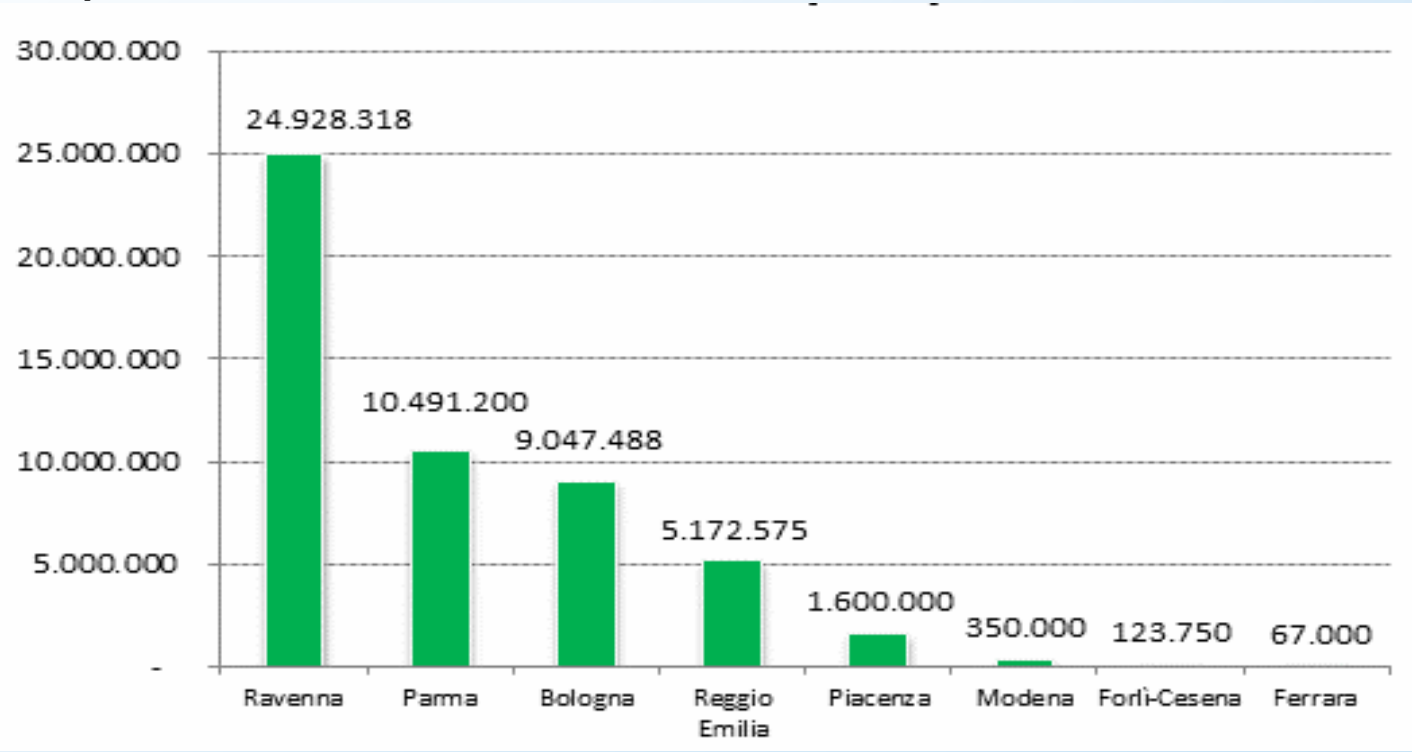
Il numero di viaggi/treno negli anni precedenti era maggiore dell'attuale, con la presenza di treni di tipo 'diffuso'. Questo tipo di traffico oggi non viene più effettuato e viaggiano solo treni completi, con un maggiore efficientamento.

Flussi ferroviari in Emilia-Romagna (Milioni di tonnellate – 2002-2014)



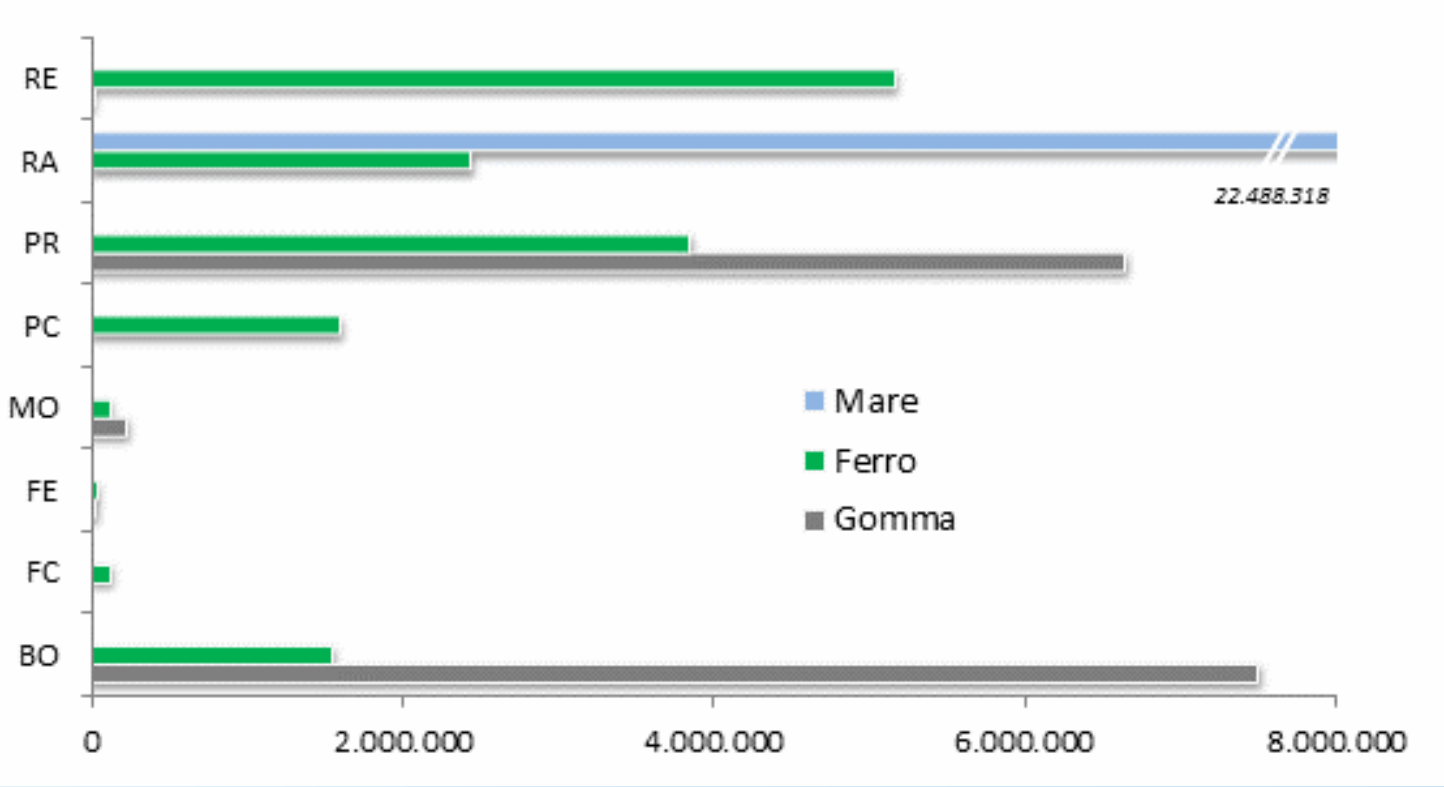
Per quanto riguarda i **nodi multimodali/intermodali**, il traffico complessivo transitante è di circa 52 milioni tonnellate anno, pari a 25% delle merci regionali.

La gran parte del traffico merci viene realizzata dal **porto di Ravenna**, con quasi 25 milioni tonnellate/anno (oltre il 48% del totale).



In termini di tonnellate annue la suddivisione per **modalità di trasporto** mostra che i nodi con la quota più elevata di traffico su ferrovia sono quelle di Reggio Emilia e Parma.

L'interporto di Bologna registra la quota più elevata di traffico su gomma.

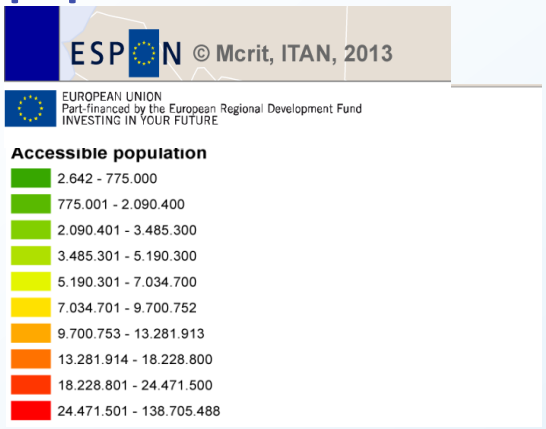


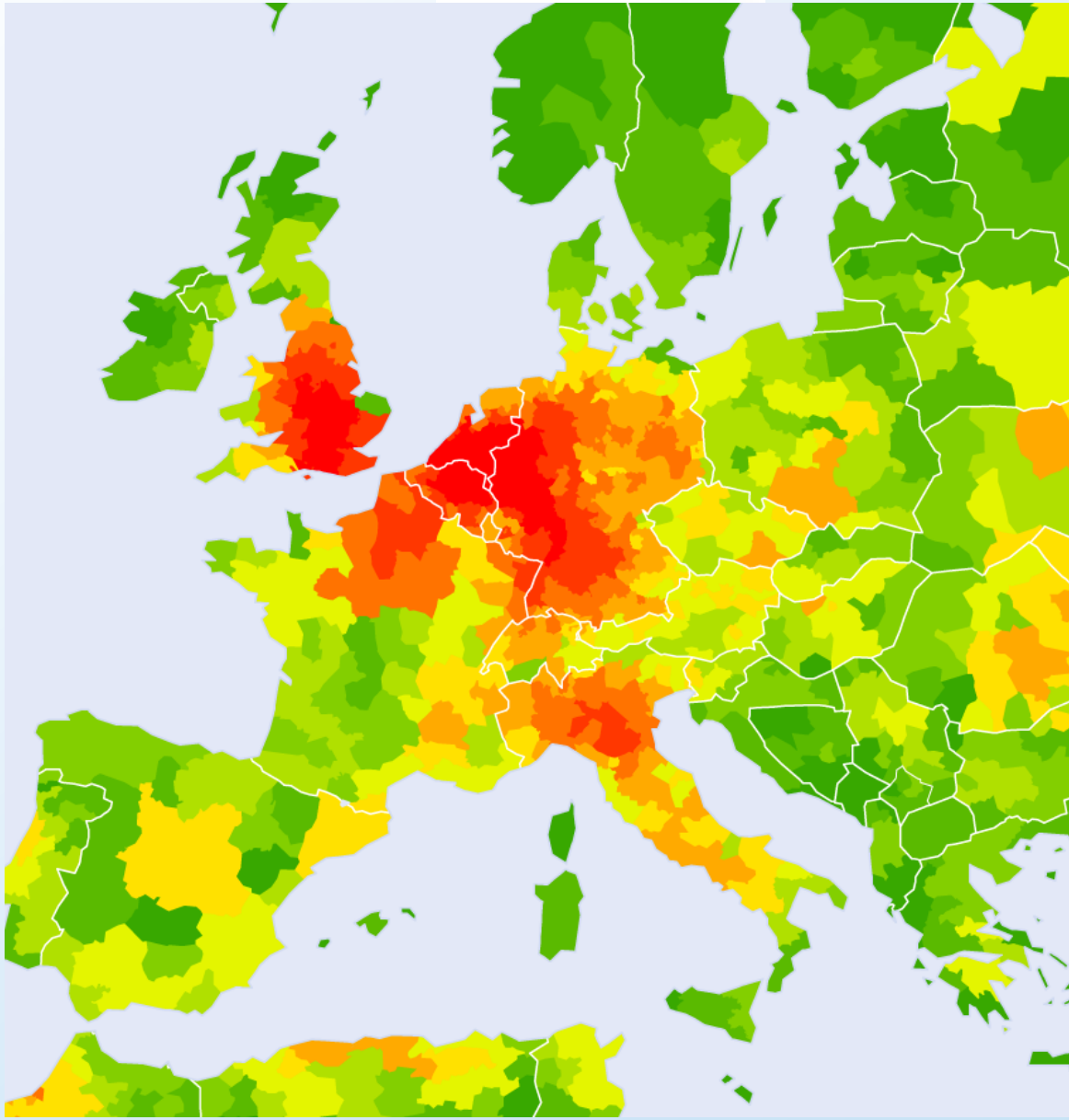
VERSO IL PRIT 2025

I PRINCIPALI NUMERI DEL SISTEMA
DEI TRASPORTI REGIONALE:

INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

Accessibilità media della popolazione





L'Emilia Romagna e l'intera l'area padana, hanno un livello di accessibilità paragonabile a quella delle aree europee più avanzate, così come indicato dagli studi ESPON.

Questo dipende da una adeguata rete infrastrutturale (con indici di dotazione analoghi a quelli europei) e dal buon livello di interconnessione della stessa.

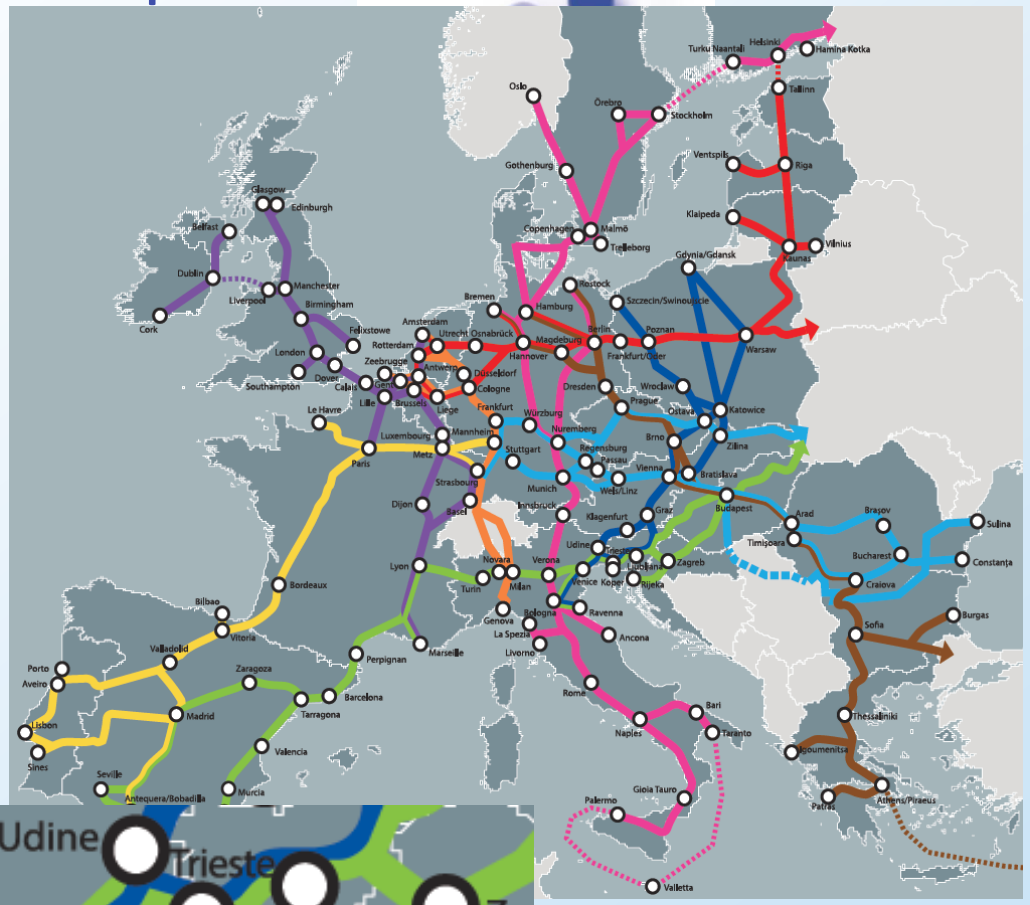
Rete Europea dei trasporti TEN-T

Le nuove **Linee Guida dell'Unione Europea** per la rete transeuropea dei trasporti collocano la Regione Emilia Romagna all'interno di tre importanti corridoi:

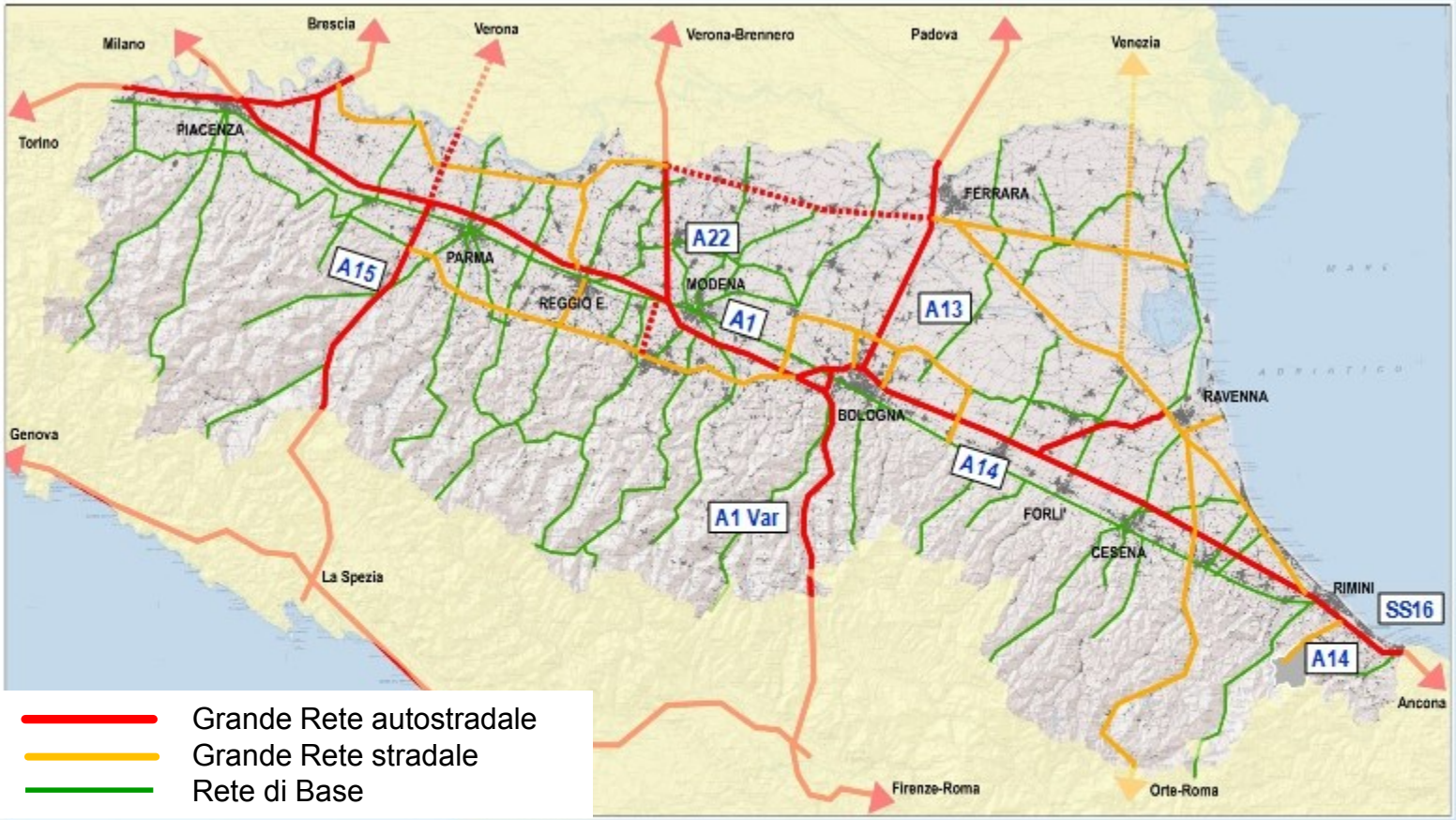
1) il corridoio **Scandinavo-Mediterraneo**, asse nord-sud che parte dalla Svezia attraversa la Germania e l'Italia, arriva in Sicilia e poi via mare a Malta. Bologna è nodo core multimodale.

2) il corridoio **Mediterraneo**, stradale e ferroviario e idroviario. Collega la Penisola iberica con il confine ungro-ucraino. Nel corridoio è compresa anche l'idrovia ferrarese;

3) il corridoio **Baltico-Adriatico**, stradale e ferroviario (merci in particolare), Collega il Mar Baltico al Mare Adriatico individuando Ravenna come core-ports" e Bologna come "node core";



Il sistema infrastrutturale stradale



La rete stradale regionale è suddivisa dal Prit98 in:
Grande Rete, con funzioni di servizio per la mobilità di ampio raggio;
Rete di Base, che deve garantire l'accessibilità del territorio;
al fine di creare un sistema gerarchizzato, organizzato a maglie larghe, cercando di ottimizzarne l'efficienza.

Principali opere Grande Rete

Interventi realizzati Prit98:

Quarta corsia autostradale A1 tratto Bologna-Modena Nord

Potenziamento nodo di Bologna (autostrada A14/Tangenziale, complanare Sud)

Variante di Valico autostrada A1 Bologna-Firenze

Terza corsia autostrada A14 Adriatica, tratto Rimini Nord-Cattolica

Riqualificazione e potenziamento varie tratte asse pedemontano, asse cispadano (tratto Reggiolo/A22-Castelvetro Piacentino)

Ulteriori interventi previsti Prit98:

Quarta corsia autostradale in A14 (tratto Bologna S.Lazzaro - diramazione Ravenna) e in A1 (tratto Modena Nord-Piacenza/confine regionale)

Terza corsia autostradale in A13 (tratto Bologna-Ferrara/confine regionale) e A22 del Brennero (Campogalliano-confine regionale)

Prosecuzione della riqualificazione e potenziamento asse pedemontano, asse cispadano (tratto Reggiolo/A22-Castelvetro Piacentino)

Riqualificazione e potenziamento raccordo Ferrara-Mare

Riqualificazione e potenziamento Corridoio E55/E45

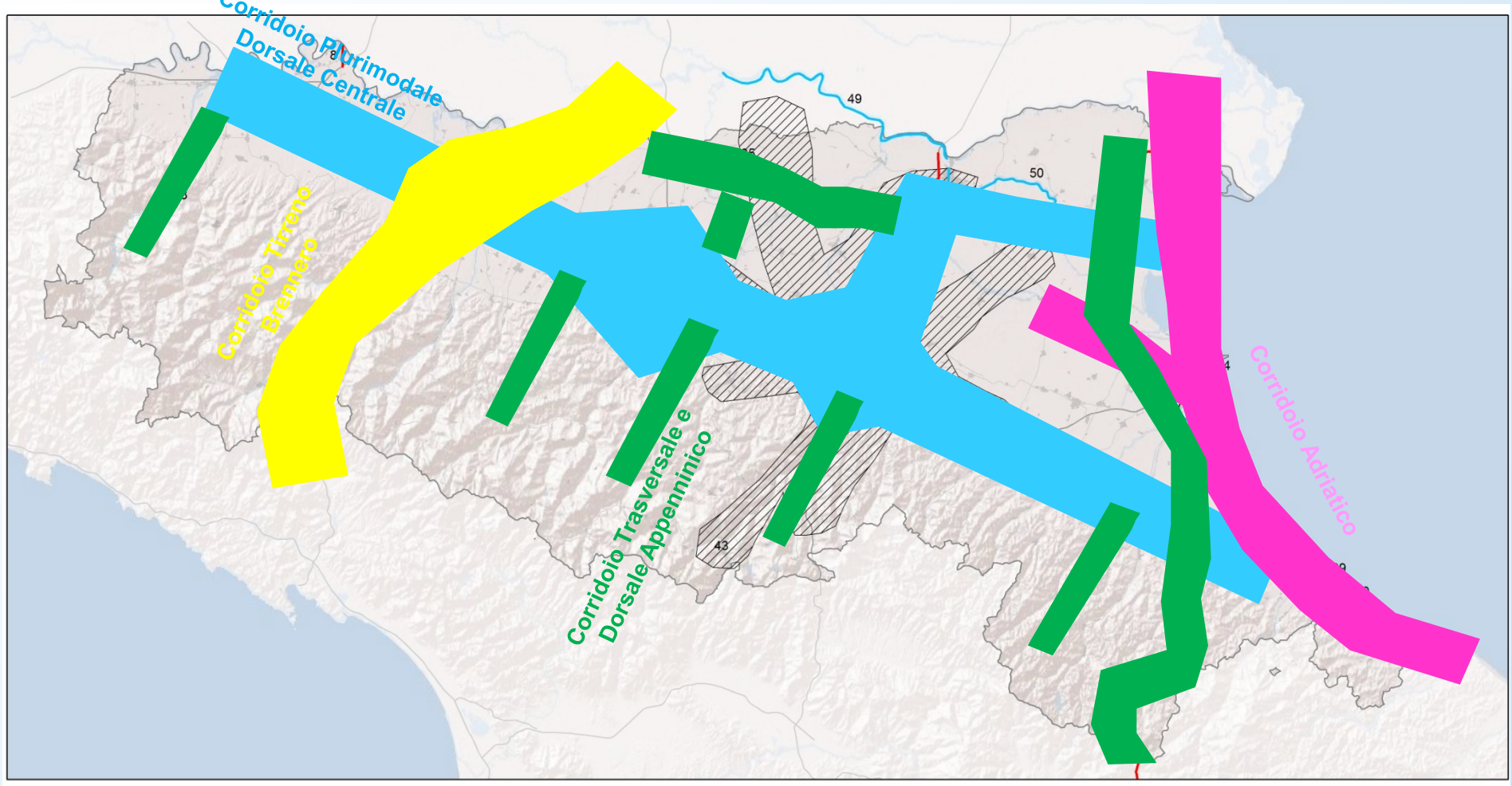
Nuove autostrade: Cispadana (Ferrara-Reggiolo/A22), Campogalliano-Sassuolo, raccordo TiBre

Nuova Complanare SS16 Rimini Nord-Cattolica

INTESA GENERALE QUADRO
PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE

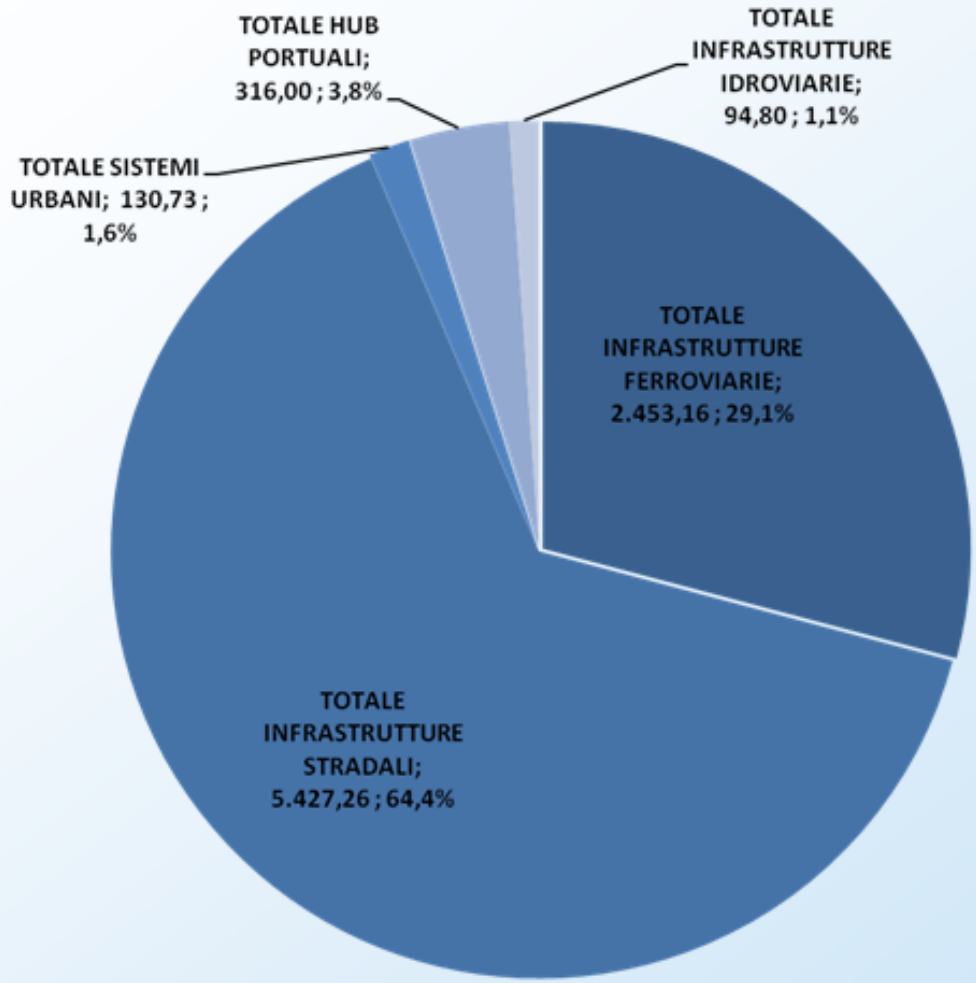
NUOVA PROPOSTA REGIONE EMILIA ROMAGNA

(APPROVATO CON **DGR 1617/2015** “QUADRO COMPLESSIVO DELLE OPERE INFRASTRUTTURALI PRIORITARIE PER LA REGIONE”)

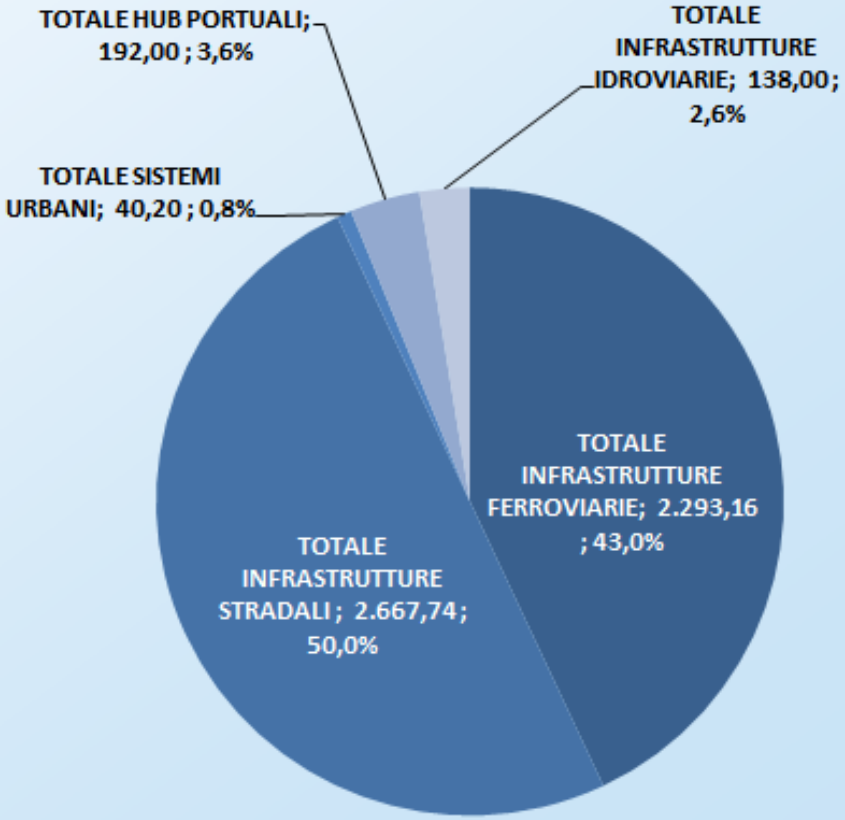


La nuova proposta di Intesa Generale Quadro, rispetto alla precedente contenuta nell'XI Allegato Infrastrutture, prevede una riduzione di circa il 40% del fabbisogno finanziario, che passa da 8.421,95 mln di Euro a 5.331,10 mln.

Precedente Intesa

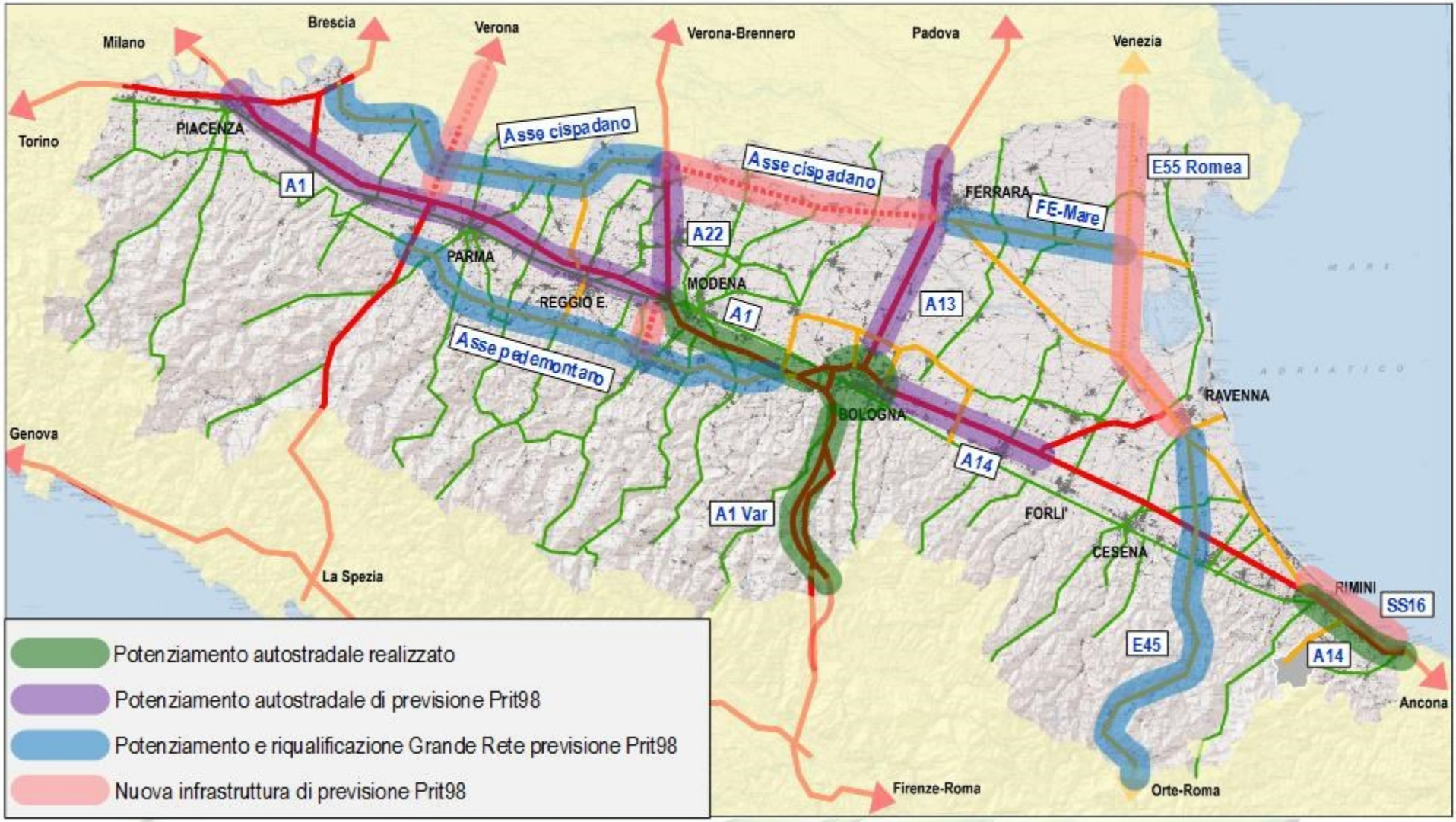


Nuova Proposta

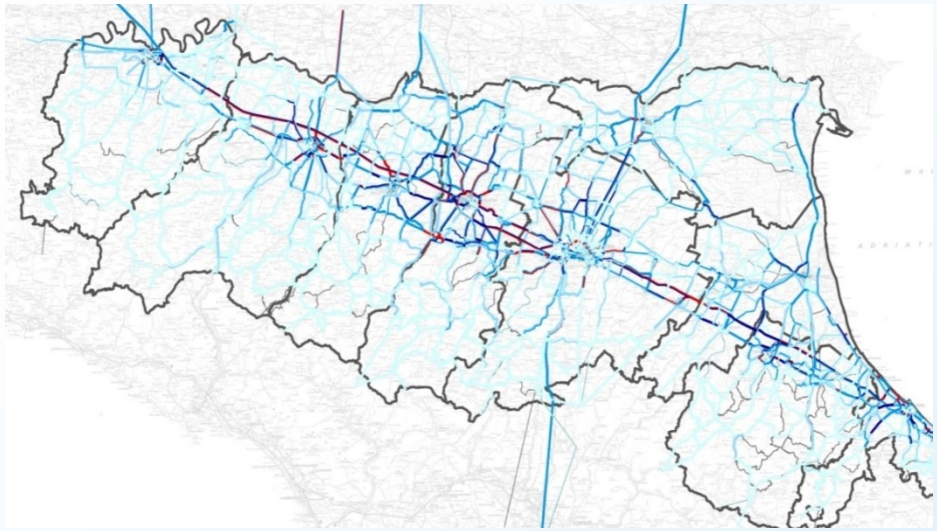


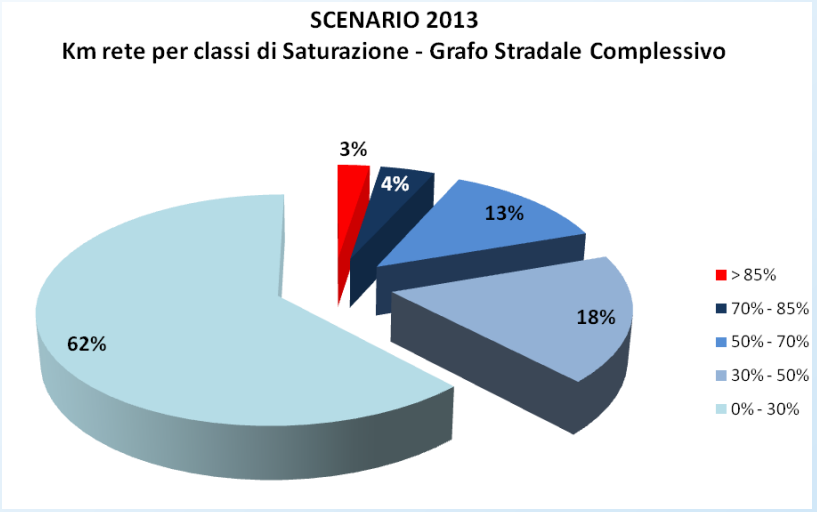
RegioneEmilia-Romagna

Opere Grande Rete regionale



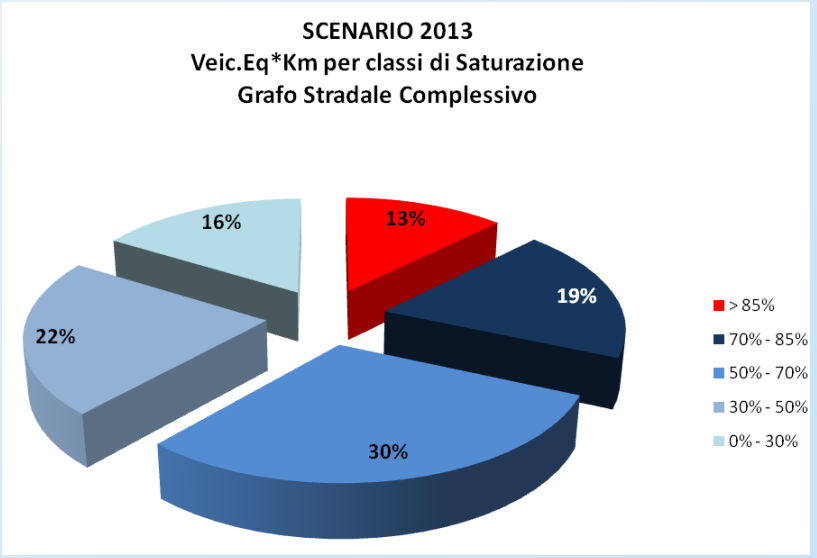
Il modello di traffico regionale





La rete stradale regionale è stata schematizzata attraverso un "grafo" comprendente tutte le principali arterie autostradali e statali, la maggior parte della viabilità provinciale e parte della viabilità locale e urbana.

Su di esso sono state assegnate le matrici Origini/Destinazioni degli spostamenti risultanti da un modello socio economico e da indagini sui flussi e sugli spostamenti eseguiti sul territorio, il modello viene calibrato attraverso il sistema di monitoraggio regionale dei flussi MTS composto da + di 280 centraline sulle strade di maggior interesse regionale

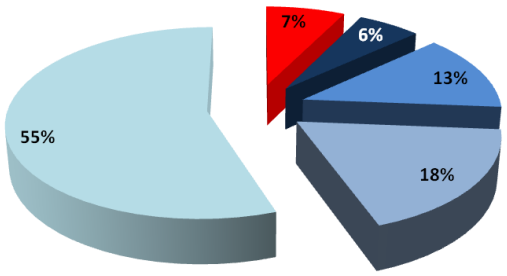


Secondo le stime del modello, in **ora di punta** circa il 3% della rete extra-urbana risulta avere **saturazione > 85%.** Su tale parte di rete in genere Localizzato il traffico di accesso ai centri urbani, per un totale **di 13% dei veicoli*km**

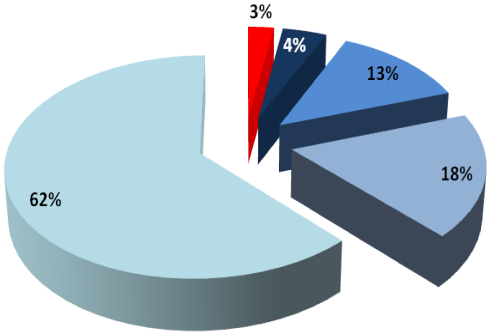
Previsione del Grado di Saturazione della Rete stradale regionale

A seguito della crisi del 2008, la percentuale di rete con congestione superiore a 85% è scesa in termini kilometrici dal 7% al 3%, in termini di veicolo*km dal 39% al 13%. Secondo una prima previsione, basata sugli attuali tassi di incremento di mobilità stradale, al 2025 e a seguito della realizzazione delle opere attualmente previste la percentuale di tale rete scende al' 1% in termini kilometrici e al 5% in termini di veicolo*km-.

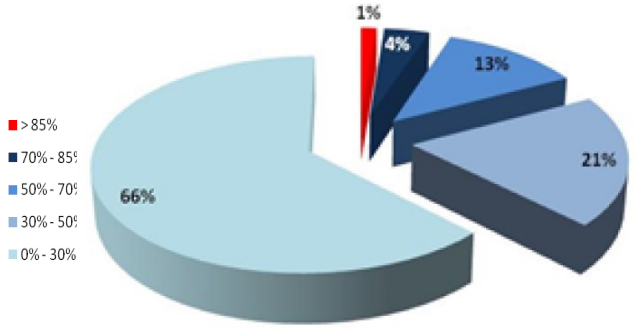
SCENARIO 2008
Km rete per classi di Saturazione - Grafo Stradale Complessivo



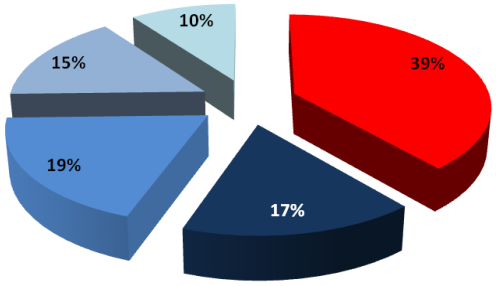
SCENARIO 2013
Km rete per classi di Saturazione - Grafo Stradale Complessivo



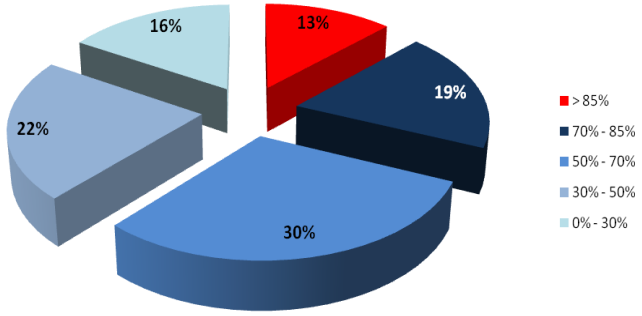
SCENARIO 2025
Km rete per classi di Saturazione - Grafo Stradale Complessivo



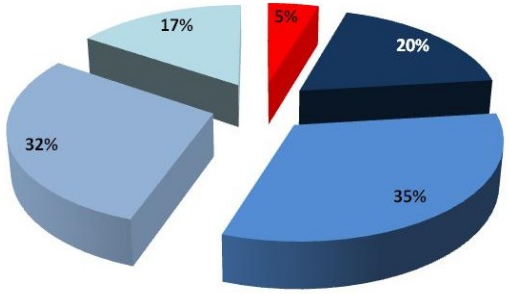
SCENARIO 2008
Veic.Eq*Km per classi di Saturazione
Grafo Stradale Complessivo



SCENARIO 2013
Veic.Eq*Km per classi di Saturazione
Grafo Stradale Complessivo

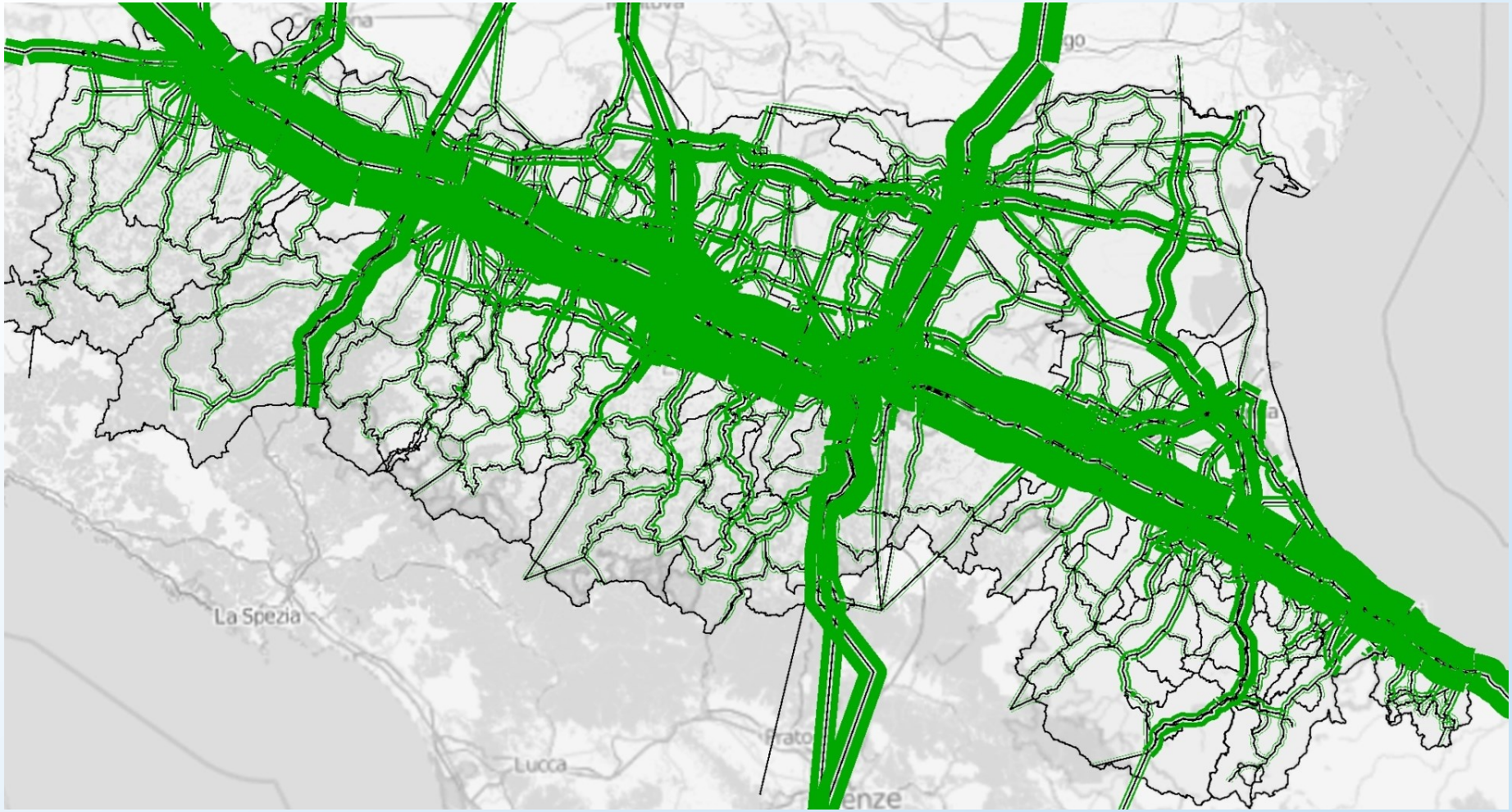


SCENARIO 2025
Veic.Eq*Km per classi di Saturazione
Grafo Stradale Complessivo

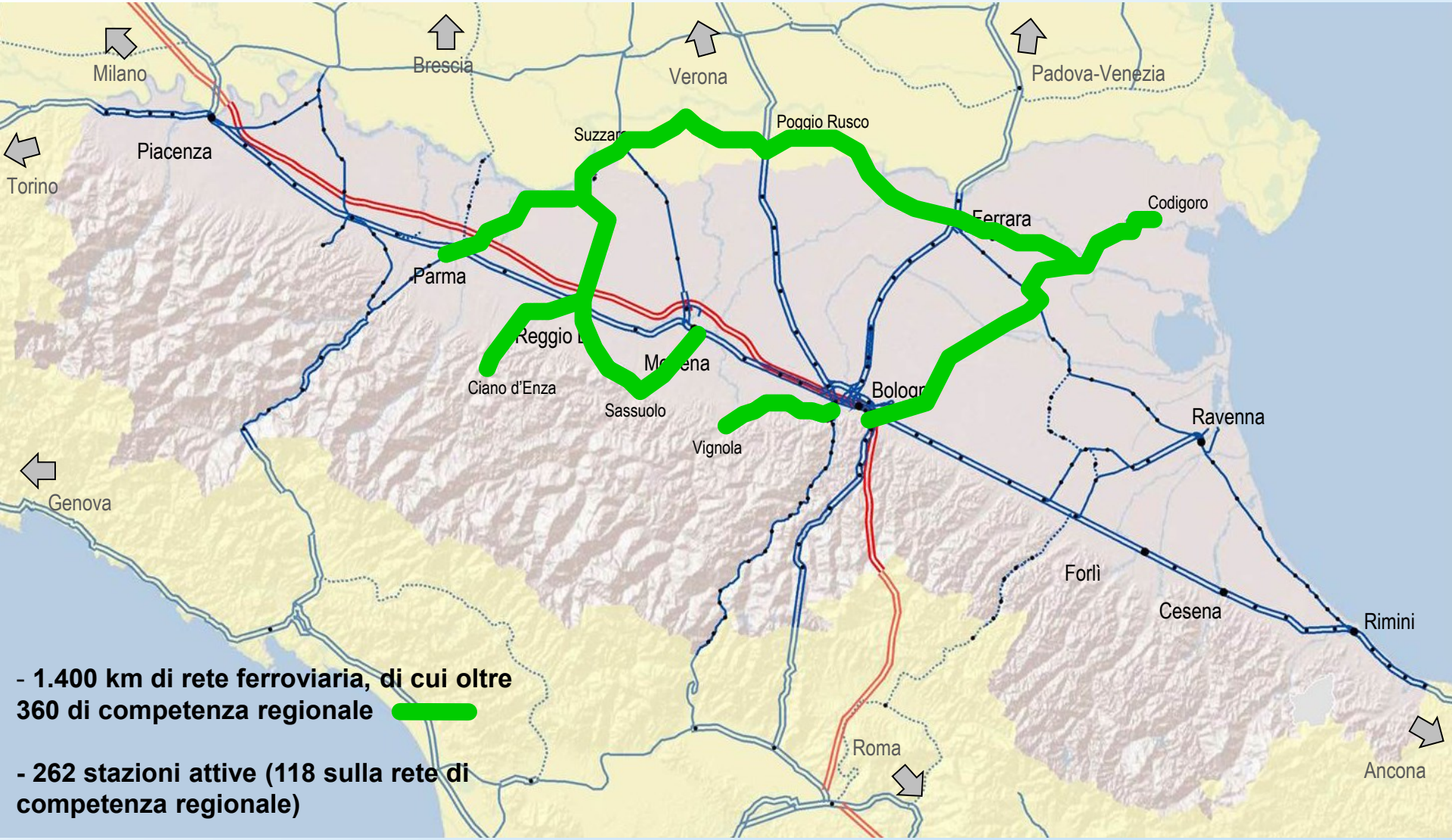


Il modello di traffico regionale

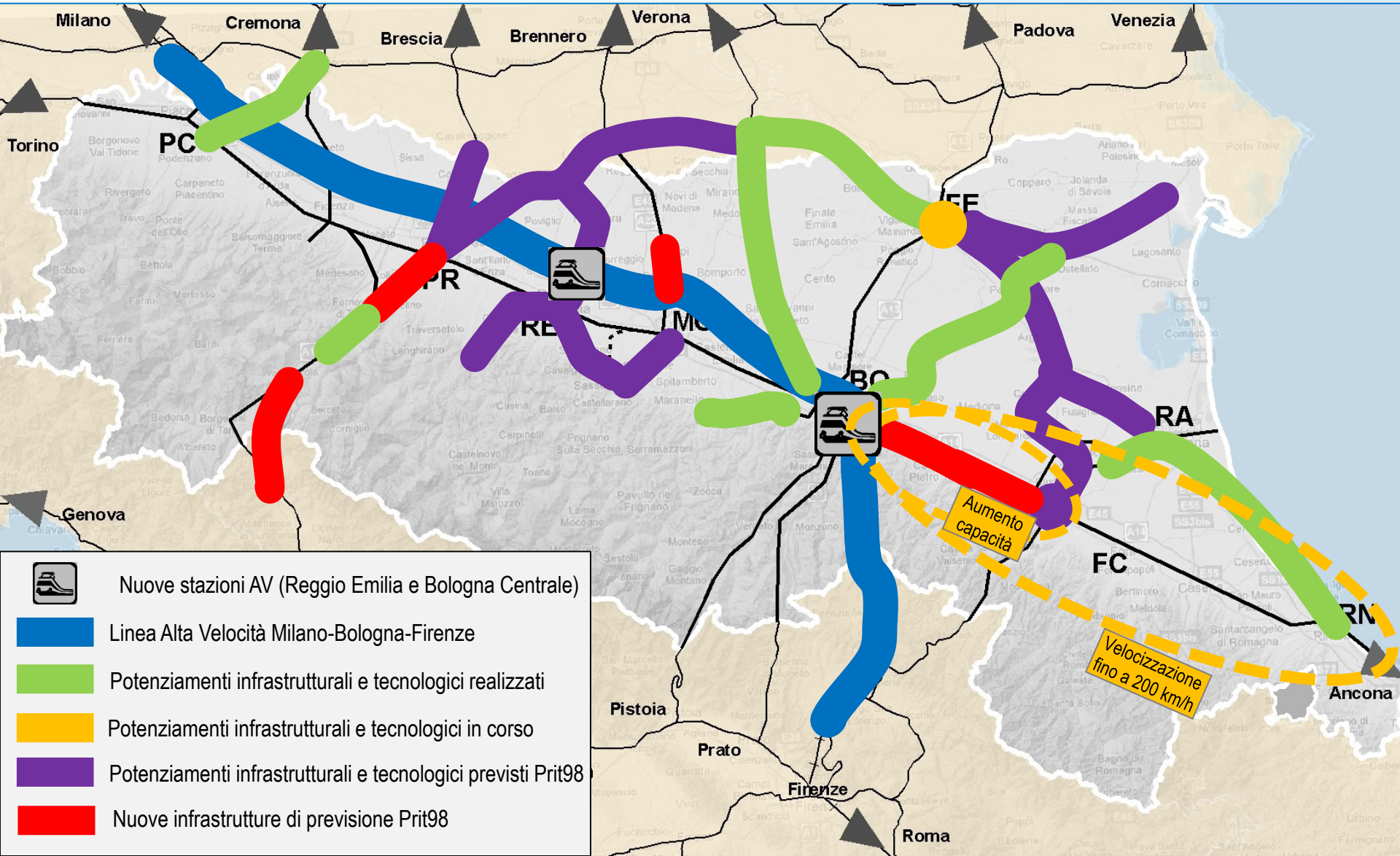
Schema previsionale al 2025 dei flussi sulla rete stradale regionale



Il sistema infrastrutturale ferroviario: rete RFI e rete regionale FER



Azioni PRIT sulla rete ferroviaria in ER



Principali interventi sulla rete ferroviaria in ER

Interventi realizzati Prit98:

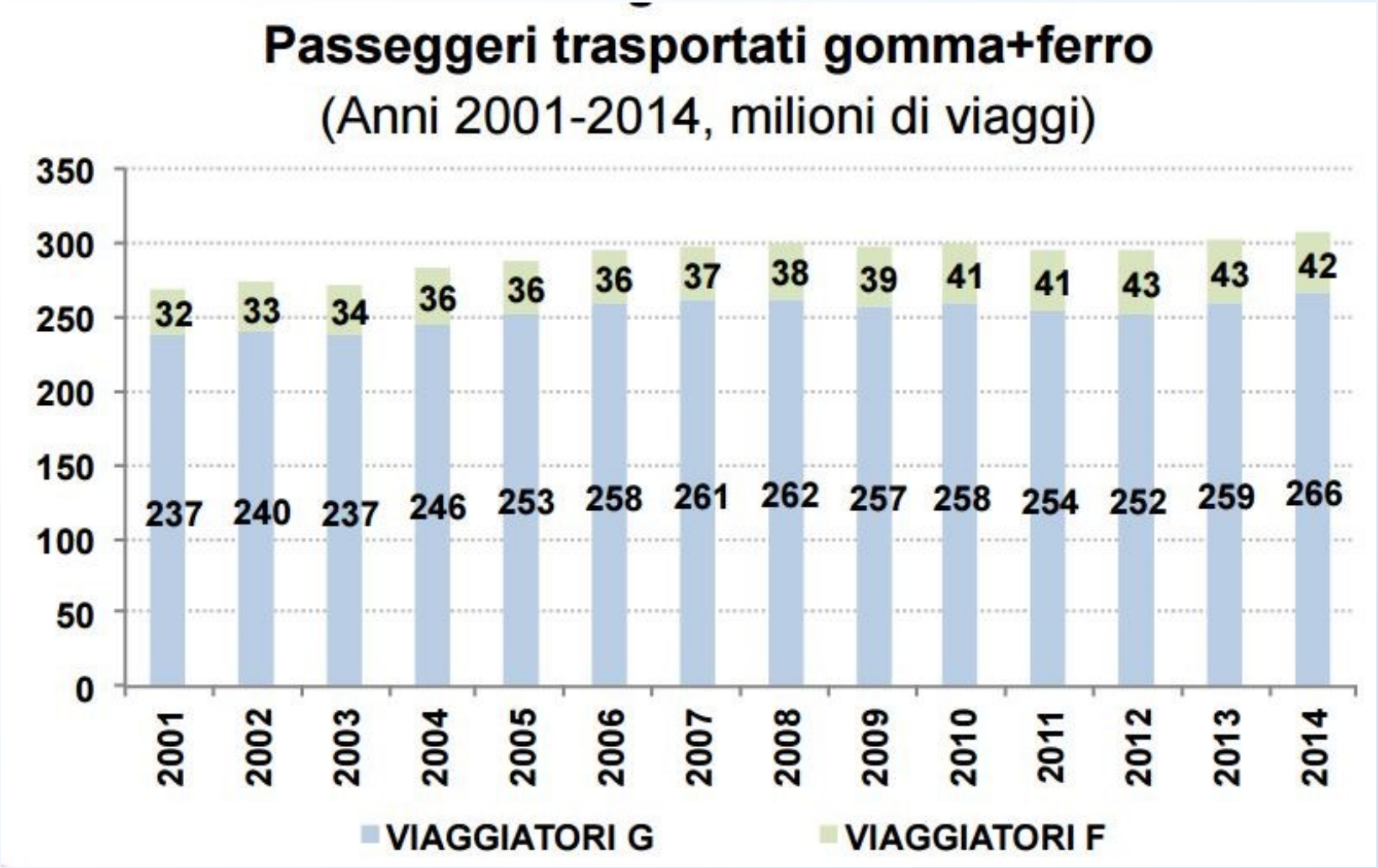
- Completamento del sistema AV/AC ferroviario (linea Milano-Bologna-Firenze):
  - passante sotterraneo AV di Bologna;
  - nuove stazioni AV Bologna Centrale e di Reggio Emilia (Mediopadana)
- Raddoppio linee Bologna-Verona, Russi-Ravenna e Parma-La Spezia (tratta Solignano-Osteriazza)
- Riattivazione ed elettrificazione linea Casalecchio-Vignola
- Elettrificazione linee Bologna-Portomaggiore e Ferrara-Poggio Rusco
- Potenziamento infrastrutturale linea Rimini-Ravenna e Piacenza-Castelvetro
- Potenziamento tecnologico su tratti di alcune delle restanti linee

Ulteriori interventi previsti Prit98:

- Quadruplicamento tratta Bologna-Castelbolognese (linea Adriatica)
- Raddoppio della tratta Soliera-Carpi (linea Modena-Mantova)
- Potenziamento itinerario TiBre (Tirreno-Brennero) e completamento del raddoppio della linea Pontremolese (linea Parma-La Spezia);
- Prosecuzione dei lavori di elettrificazione della rete regionale su quelle a più intenso traffico
- Riconfigurazione infrastrutturale e dotazionale del nodo di Faenza, anche al fine di collegarlo al potenziamento delle relazioni tra Ravenna e Ferrara (bypass merci, intervento in corso di realizzazione);
- Raddoppio linea Porrettana (tratto Casalecchio-Sasso Marconi) per velocizzare e stabilizzare i servizi.

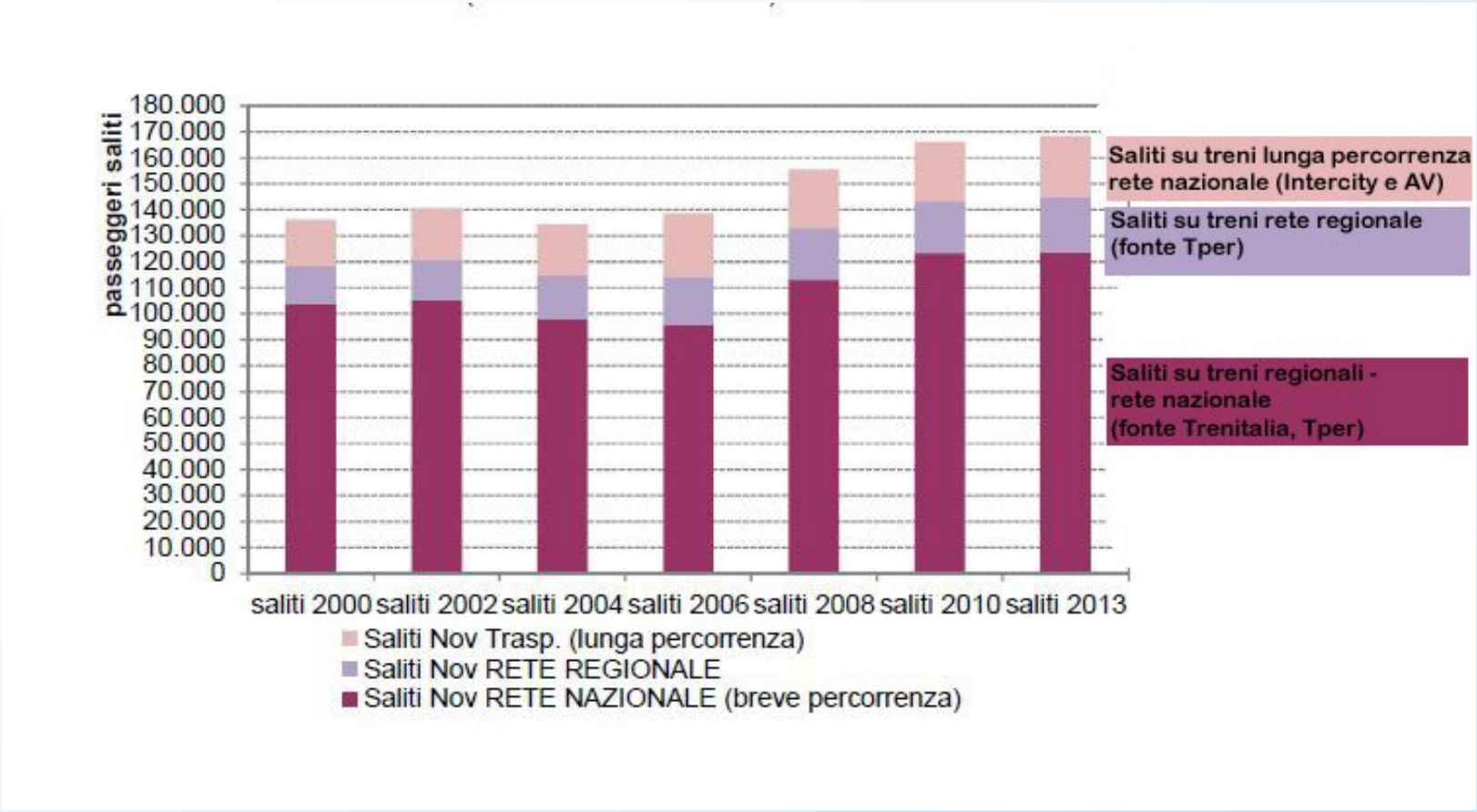
Inoltre, sono in corso di realizzazione i seguenti interventi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico:

- Nodo di Ferrara (bypass merci linee Ravenna/Codigoro-Poggio Rusco)
- Velocizzazione fino a 200 km/h linea Bologna-Rimini-Ancona
- Aumento capacità linea adriatica tratto Bologna-C.Bolognese
- Accesso alla stazione di Bologna AV della linea da/per Venezia



Con riferimento al totale passeggeri/anno del sistema del trasporto pubblico regionale (su gomma e su ferrovia, urbano ed extraurbano), nel 2014 sono stati effettuati quasi **308 milioni di viaggi**, con un incremento di circa il **15%,** rispetto all'anno 2001.

PASSEGGERI DEL TRASPORTO FERROVIARIO

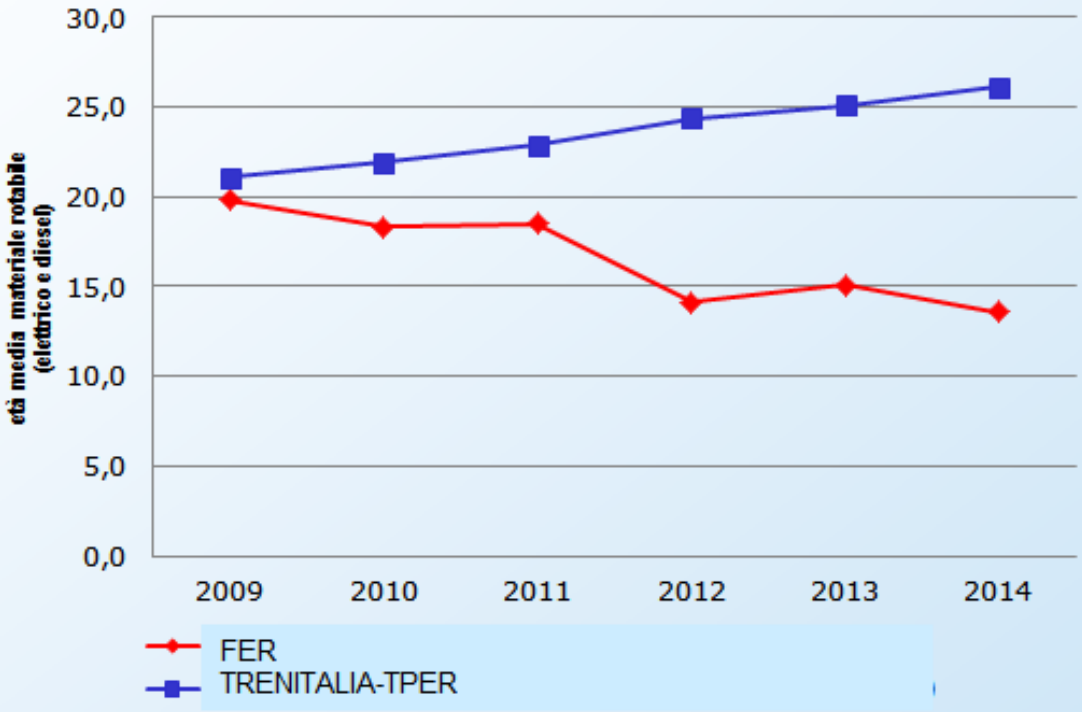


Con riferimento al giorno feriale medio, i passeggeri complessivi del servizio ferroviario sono passati da **136.000 del 2000** ad oltre **168.000 del 2013**, con un aumento di circa il **23,5%.** I passeggeri del solo trasporto regionale (escluso i treni Lunga Percorrenza) nel 2013 sono stati oltre **145.000**.

I servizi offerti attuali (in termini di treno*km), rispetto al 2000 sono aumentati di oltre il 24%

Età media del materiale rotabile del trasporto ferroviario regionale

	Età media materiale rotabile (elettrico e diesel)					
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Materiale rotabile FER	19,8	18,3	18,5	14,1	15,1	13,6
Materiale rotabile TRENITALIA-TPER	21,1	21,9	22,9	24,4	25,1	26,1



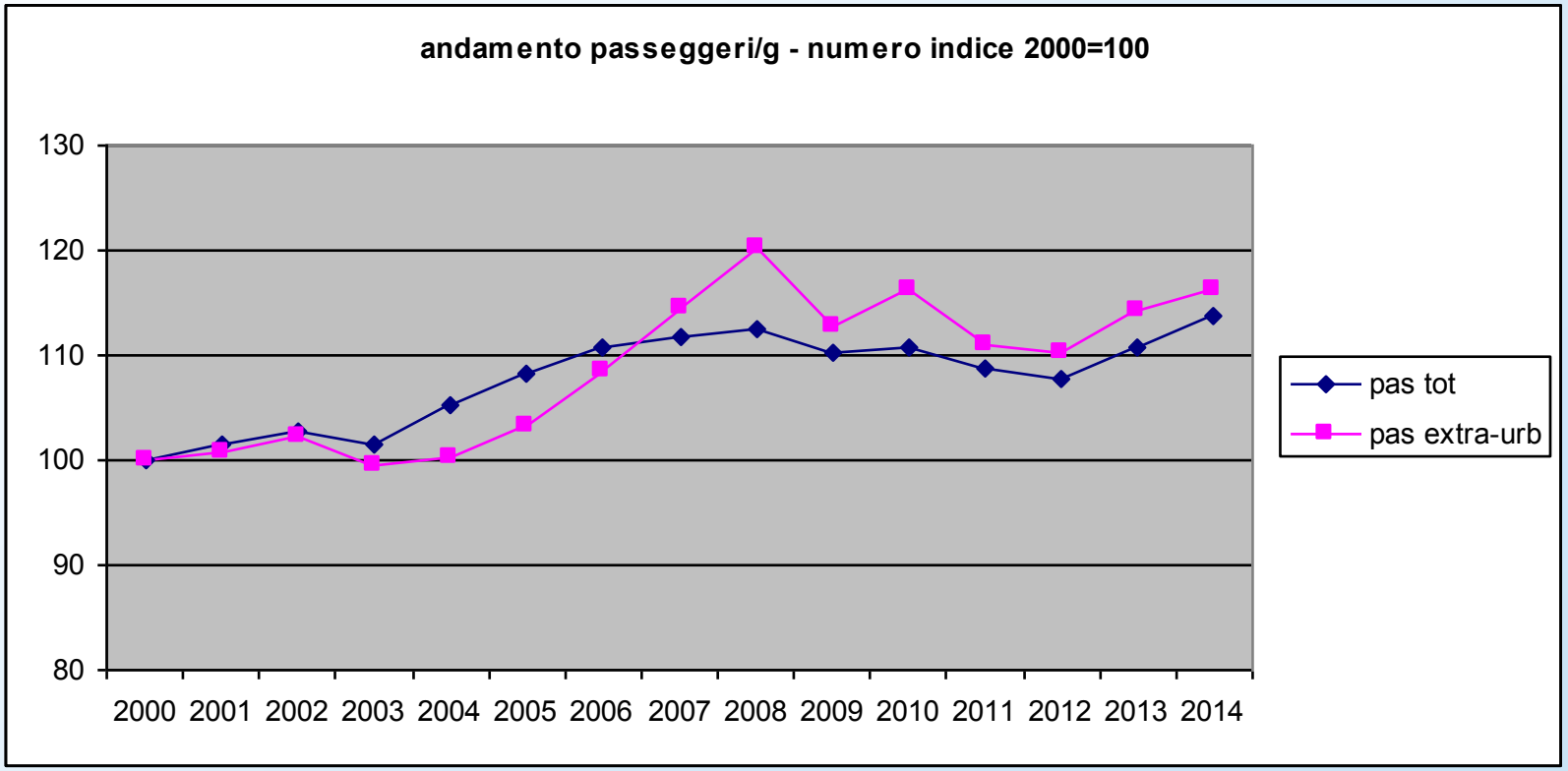
I dati sull'età media non tengono conto degli interventi di restyling, manutenzione straordinaria e potenziamento tecnologico.

L'aggiudicazione della nuova gara per l'affidamento del servizio regionale prevede il sostanziale rinnovo dell'intero parco rotabile, con 75 nuovi treni (su 96) che entreranno in servizio a partire dal 2019.

PASSEGGERI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (gomma)

Con riferimento ai viaggiatori, il dato **2014** si attesta, dopo il lieve calo degli ultimi anni, al livello di **circa 266 milioni di viaggiatori annui,** ossia a circa **885.000 passeggeri/giorno**, **con un aumento rispetto l'anno precedente del 3%.**

Distinguendo tra passeggeri totali e passeggeri extra-urbani, si vede la crescita rispetto al 2000, le difficoltà successive e la ripresa degli ultimi anni, con un aumento complessivo, **dal 2000 al 2014 di circa il 14%.**

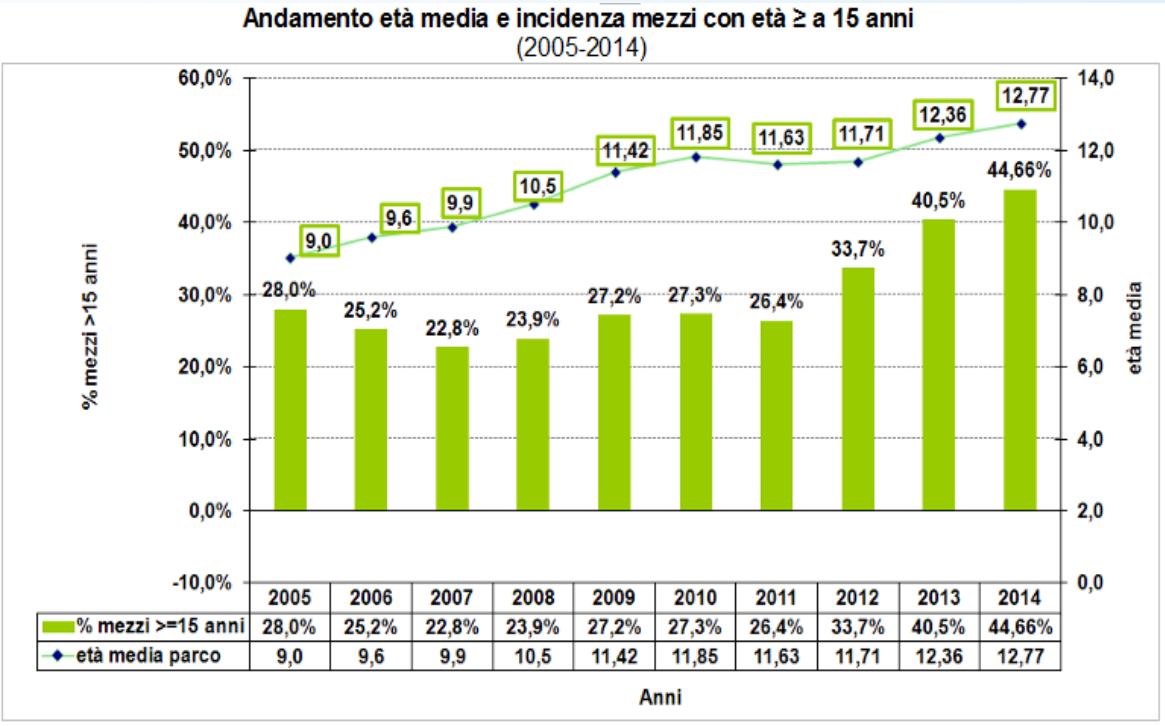


Caratteristiche del parco mezzi TPL – gomma

Il numero dei veicoli adibiti al servizio di TPL in Emilia-Romagna, nel 2014, ammonta a 3.083 mezzi, di cui 2973 autobus e 110 filobus.

I filobus risultano presenti nel bacino di Parma (32), in quello di Modena (24), di Bologna (46) e di Rimini (6).

Dal 2000 al 2005 l'età media dei mezzi è scesa da 14.8 anni a 9, per poi ricrescere al 2014 a 12,8 anni.



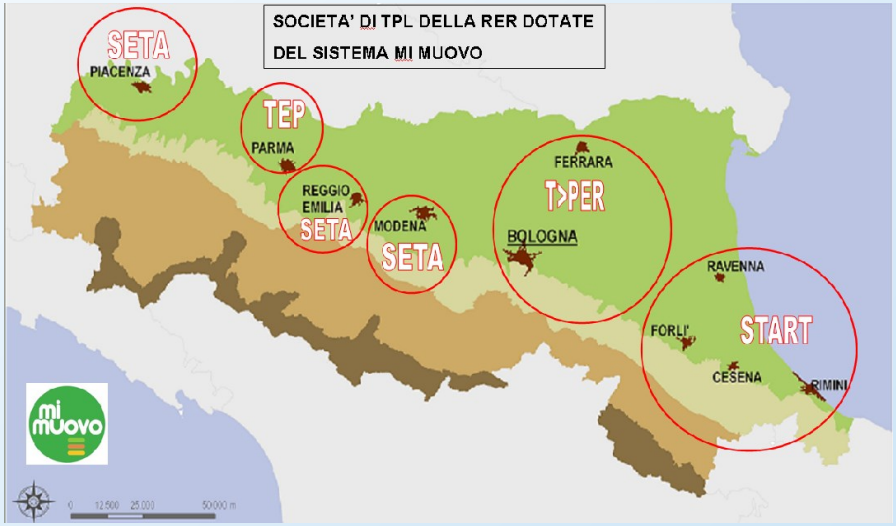
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
% mezzi >=15 anni	28,0%	25,2%	22,8%	23,9%	27,2%	27,3%	26,4%	33,7%	40,5%	44,66%
età media parco	9,0	9,6	9,9	10,5	11,42	11,85	11,63	11,71	12,36	12,77

Rispetto al tipo di alimentazione, dal 2000 ad oggi c'è stato un deciso **decremento dei bus diesel**, scesi dal 85 al 50%, mentre il metano è salito al 28%.

IL TRASPORTO PUBBLICO - Integrazione dei servizi passeggeri

Sistema di tariffazione integrata in Emilia Romagna **MI MUOVO,** in corso di implementazione

- In funzione nei 9 bacini provinciali
- **Oltre 340.000** card emesse nel 2014
- Varie tipologie dei titoli di viaggio (MiMuovo anno, studenti, mese, citypiù, citypiù studenti, citypiùmese, citypiù ticket, Multibus)
- **MiMuovo TuttoTreno** (1.800 carte emesse) e **MiMuovo AV** (circa 250 carte mensili emesse).
- **MiMuovo bici** (estensione sistema bike sharing): 75 stazioni attive in 11 Comuni regionali, oltre 1.000 biciclette disponibili, quasi 6.000 utenti abbonati)
- **MiMuovo Elettrico** (nell'ambito di un articolato piano di mobilità su scala regionale): 120 colonnine di ricarica pubblica in tutte le province al 2014



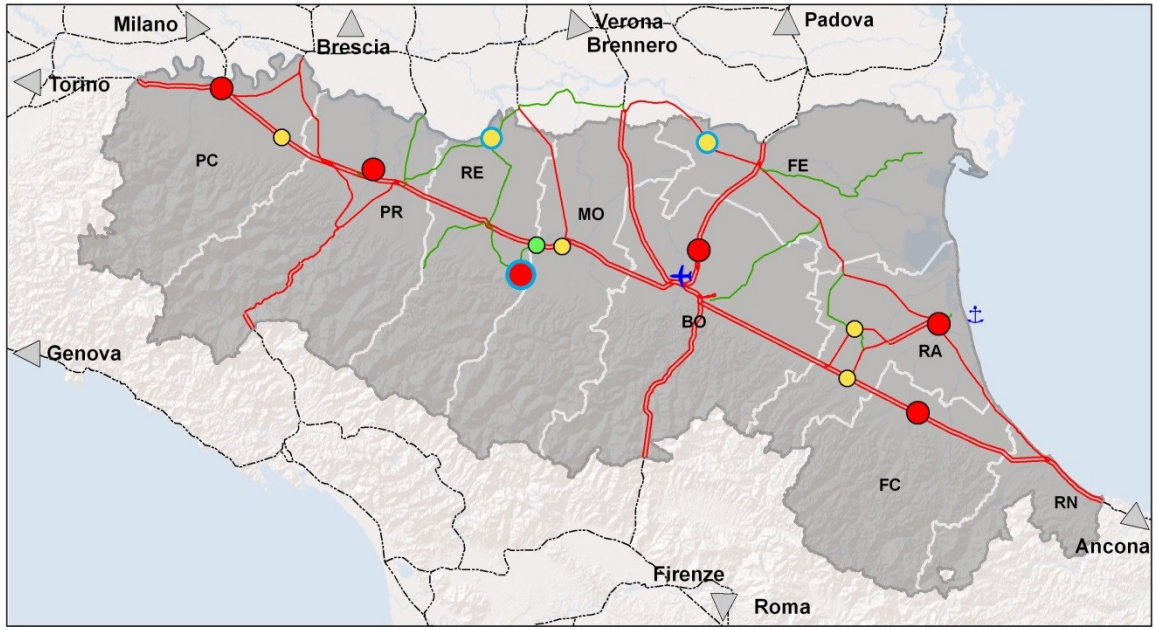
La piattaforma logistica

Per **nodo intermodale** s'intende una struttura operativa (pubblica, privata o mista) di **scambio modale** delle merci (strada-ferrovia).

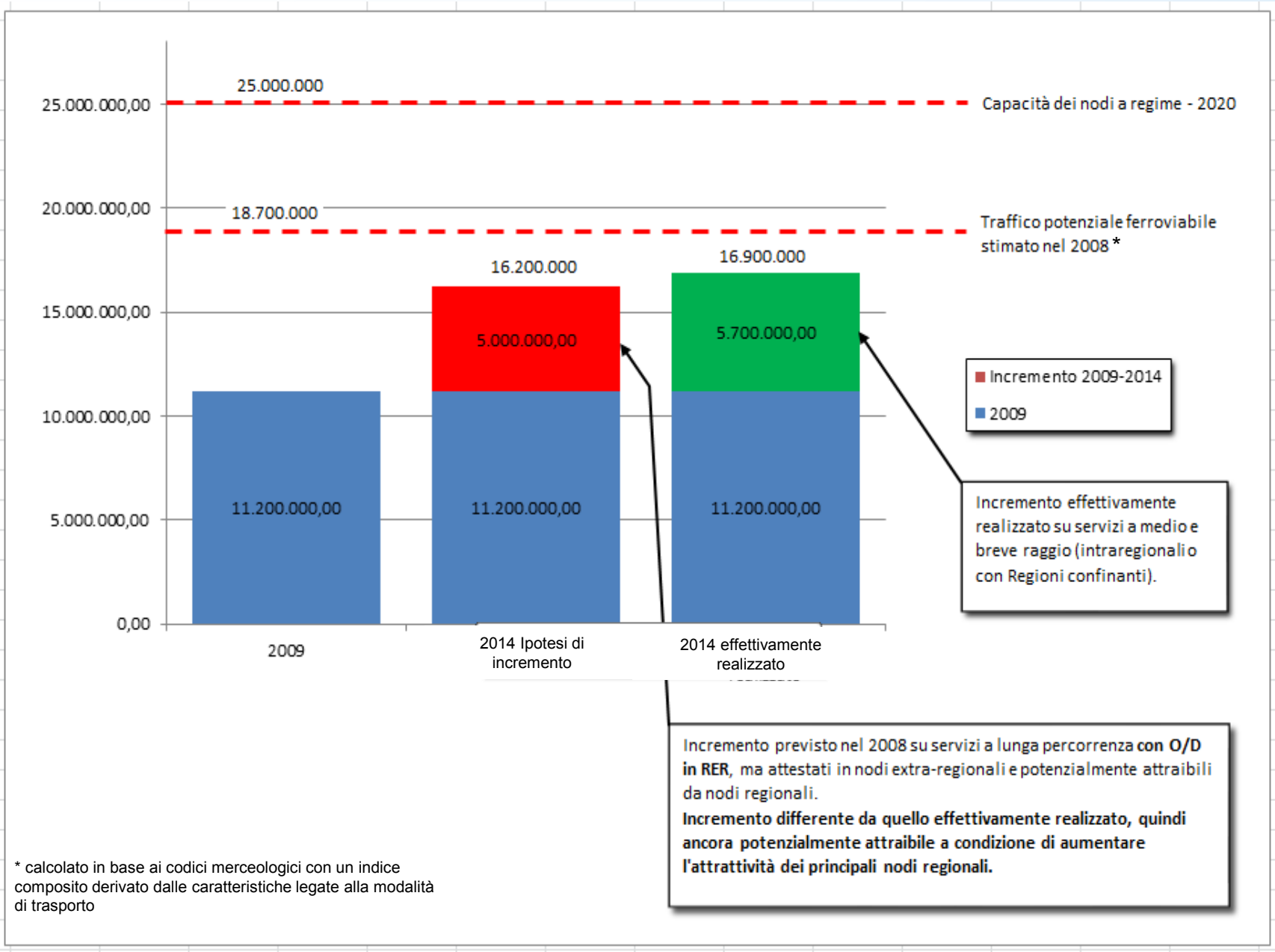
Principali piattaforme merci

RAGIONE SOCIALE	COMUNE	Pr
Interporto Bologna S.p.A.	Bologna	BO
Interporto Parma CEPIM S.p.A.	Fontevivo	PR
Terminal Piacenza Intermodal S.r.l.	Piacenza	PC
Borsari E.F.C. S.r.l.	Villa Poma	MN *
Cargo Fer S.r.l.	Bondeno	FE
Terminal Rubiera LOGTAINER S.r.l.	Rubiera	RE
Villa Selva	Forlimpopoli	FC
Dinazzano Po S.p.A.	Reggio Emilia	RE
Porto di Ravenna	Ravenna	RA

La Rete ferroviaria della regione è di circa 1.400 km e appare mediamente di buon livello rispetto alla possibilità di utilizzo per il trasporto merci.



Quadro complessivo delle tonnellate movimentate e movimentabili nei nodi regionali (2008-2014-2020)



* calcolato in base ai codici merceologici con un indice composito derivato dalle caratteristiche legate alla modalità di trasporto

“Interventi per il trasporto ferroviario merci”
L.R. 15/09 e L.R. 10/2014

A seguito del forte calo del traffico ferroviario prodotto dalla crisi economica, la Regione nel 2009 ha deciso di adottare disposizioni per contrastare questo fenomeno. L’obiettivo è quello di **stimolare la crescita del trasporto merci ferroviario** incentivando nuovi traffici e quindi ridurre il numero di mezzi pesanti in circolazione, con evidente beneficio per l’inquinamento, la congestione e la sicurezza del traffico.

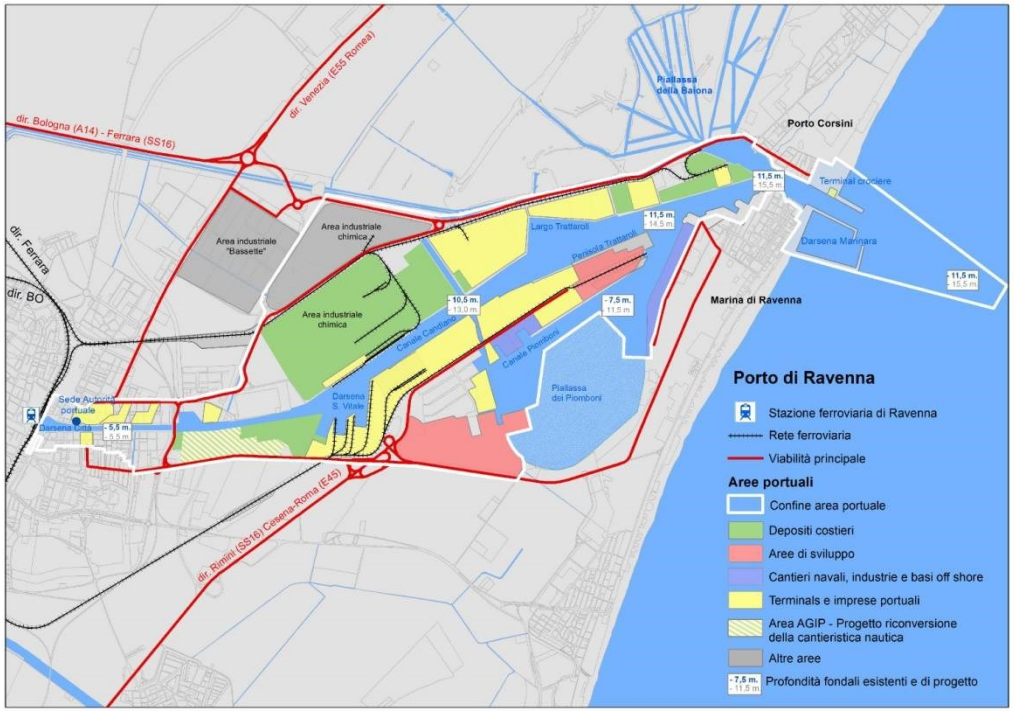
L.R. 15/09 e L.R. 10/2014 stime e risultati (ton/anno)

Risultati stimati e conseguiti, in tonnellate		
L.R. 15/2009 tonnellate aggiuntive da trasportare (rispetto al 2009) (stima 2008)	+ 2.300.000 ton/anno	Totale (3 anni) + 6.900.000 ton
L.R. 15/2009 tonnellate aggiuntive effettivamente trasportare (rispetto al 2009)	1°anno: + 2.681.870 2°anno: + 3.513.666 3°anno: + 2.968.290	Totale (3 anni) + 9.163.826 ton
L.R. 10/2014 ulteriori tonnellate aggiuntive da trasportare (rispetto al 2013) (stima2014)	+ 800.000 ton/anno	Totale (3 anni) + 2.400.000 ton

Le risorse stanziate dalla L.R. 15/09 “Interventi per il trasporto ferroviario delle merci”, prevedevano un impegno di 3 milioni di euro per 3 anni, dal 2010 al 2012, **per 9 milioni di euro complessivi**, tutti di risorse regionali.

Le risorse stanziate dalla L.R. 10/14 “Interventi per il trasporto ferroviario e fluviomarittimo delle merci”, prevedono un impegno di 800.000 euro per 3 anni, dal 2014 al 2016, **per 2,4 milioni di euro complessivi,** tutti di risorse regionali.

Il porto di Ravenna



Il Porto di Ravenna (tra i 14 CORE PORT individuati dalla rete TEN-T) è un **porto canale con lunghezza di 14 km**, fino all'interno della città, così composto:
Canale Candiano, da Porto Corsini alla Darsena di Città: 11 km;
Canale Piomboni: 2,5 km;
Canale Baiona: 1 km.

I **fondali hanno profondità max di 11,50 m**.

Ha 26 terminal privati. La capacità complessiva dei magazzini è di 2.800.000 m2, per i piazzali è di 1.464.000 m2 e relativamente a serbatoi/silos è di oltre 1.000.000 m3.

Il nuovo **Piano Regolatore del Porto**, prevede interventi per:

- predisporre lo scalo per essere più competitivo in relazione alla crescita del traffico di container;
- aumentare le dimensioni delle navi che possono attraccare, sia per le porta-container sia per le navi per i trasporti più tradizionali, quali le rinfuse e le merci specializzate;
- sviluppare considerevolmente il traffico generato dalle navi da crociera.

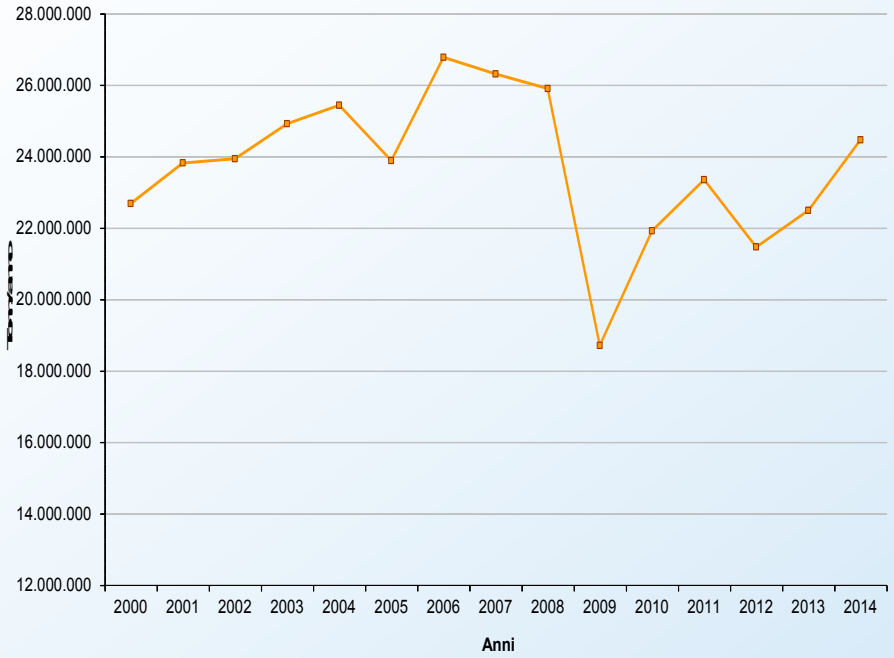
Gli interventi principali previsti sono:

- la modifica delle opere esterne di difesa, estendendo le due dighe foranee esistenti con due dighe arcuate;
- l'approfondimento dei fondali e l'adeguamento delle banchine ai nuovi fondali;
- il reperimento di un'area da destinare a terminal specializzato nel traffico di contenitori.

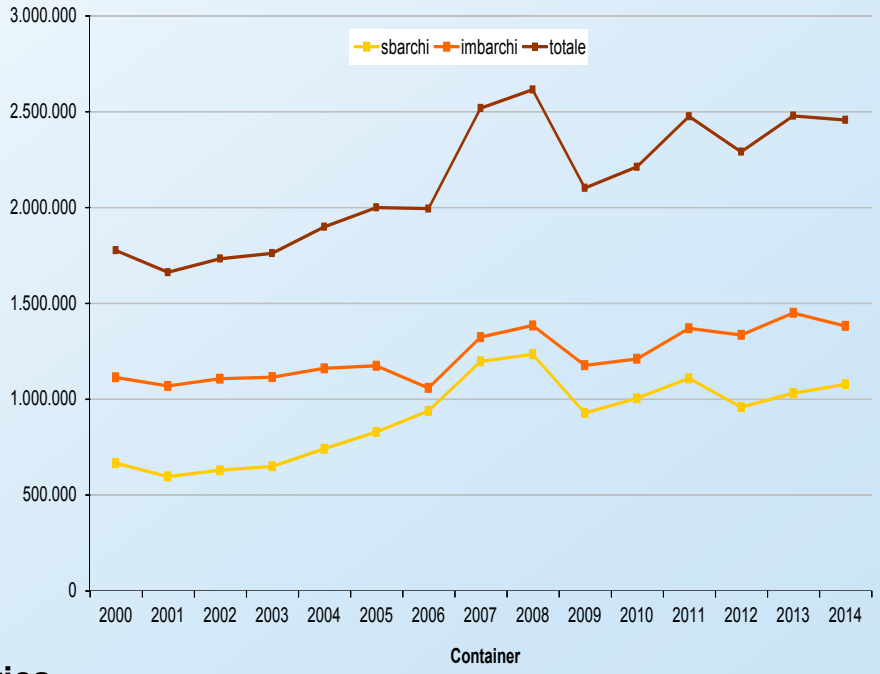
Il porto di Ravenna

Il traffico merci nel Porto di Ravenna è stato costantemente in crescita dal 1990 al 2008, raddoppiando quasi il volume movimentato (+74% nel 2008 rispetto al 1990). La crisi ha poi portato un calo del traffico complessivo per poi tornare a recuperare al 2014 un + 21% , con 24.460.154 tonnellate di merci movimentate.

Serie storica dei flussi di traffico merci (t/anno)



Serie storica dei flussi container (t/anno)



Piano Strategico Nazionale della Portualità e Logistica, approvato con DPCM del 26/08/2015: definisce una strategia di intervento ipotizzando l'istituzione delle Autorità di Sistema Portuale.

Attualmente in esame lo Schema di Decreto Legislativo sulla regolamentazione delle Autorità Portuali (modifica L. 84/1994), tra cui la riduzione delle stesse da 24 a 15 su tutto il territorio nazionale.

Anche il traffico container, che rappresenta una delle voci a più elevato valore aggiunto nel periodo 1990-2008 è praticamente raddoppiato,e ha poi risentito meno delle altre tipologie del calo dovuto alla crisi.

Sistema idroviario padano veneto

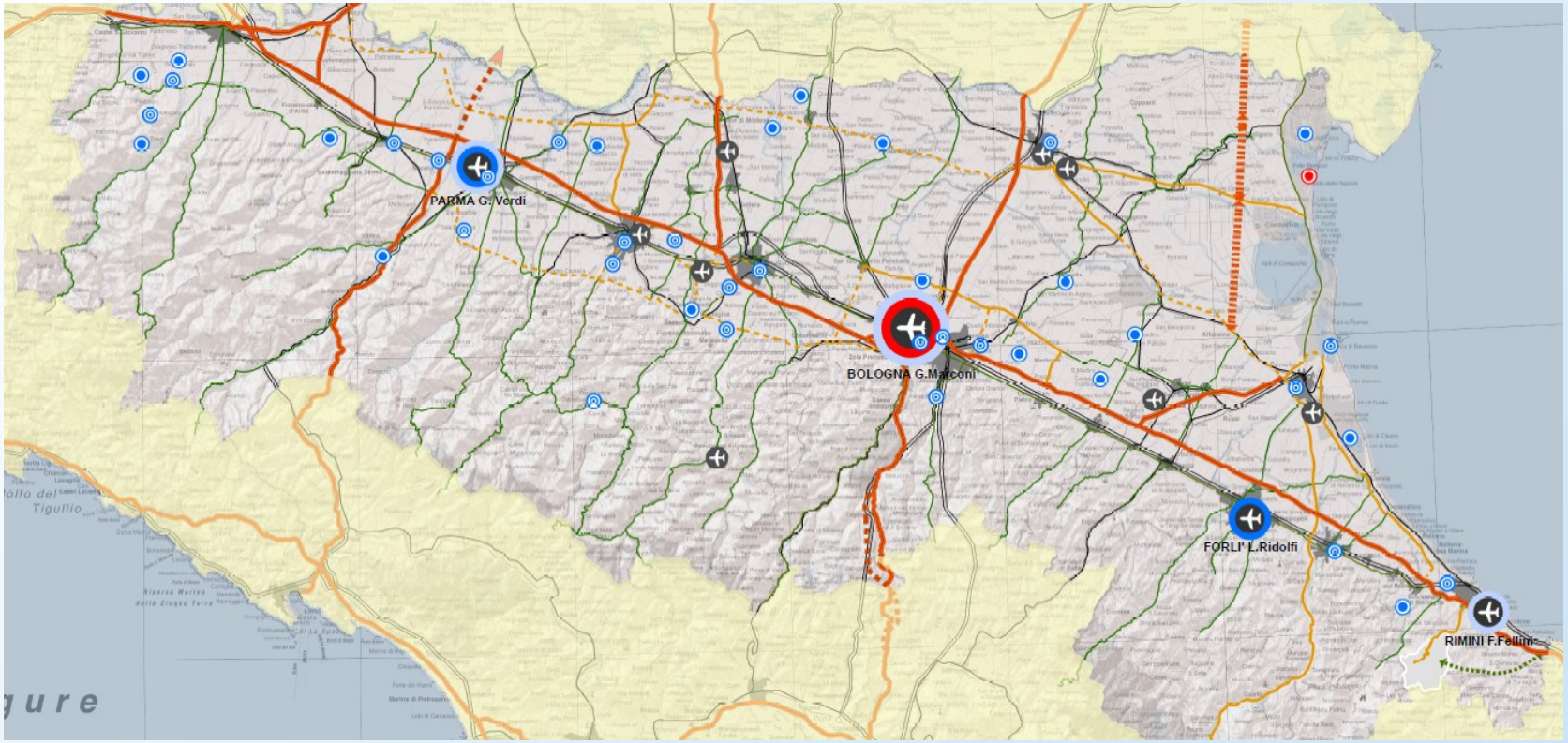
In attuazione del Piano Generale dei Trasporti, la legge 380/90 ha previsto la realizzazione del **Sistema idroviario padano-veneto**, definendolo di preminente interesse nazionale, con una estensione complessiva di circa 957 km.

Il Sistema è inoltre inserito nella rete transeuropea delle vie d'acqua navigabili

Negli ultimi anni le quantità di merci trasportate si attestino, **mediamente sulle 650.000 ton**. La crisi economica ha prodotto un sensibile calo del numero delle imprese di settore, e portando al 2013 ad una **assenza di significativi movimenti merci** in Emilia-Romagna.

Il sistema aeroportuale

L'**offerta infrastrutturale** aeroportuale dell'Emilia-Romagna risulta fra le più elevate a livello nazionale con circa un aeroporto ogni milione di abitanti. Il Piano Nazionale individua inoltre Bologna come aeroporto **Strategico e**d è inserito nella rete **"core" delle TEN-T.**



Aeroporto in Rete TEN-T Core

Aeroporto in Rete TEN-T Comprehensive

Aeroporto in Piano Nazionale Aeroporti

Altri aeroporti/aerodromi

Aviosuperficie

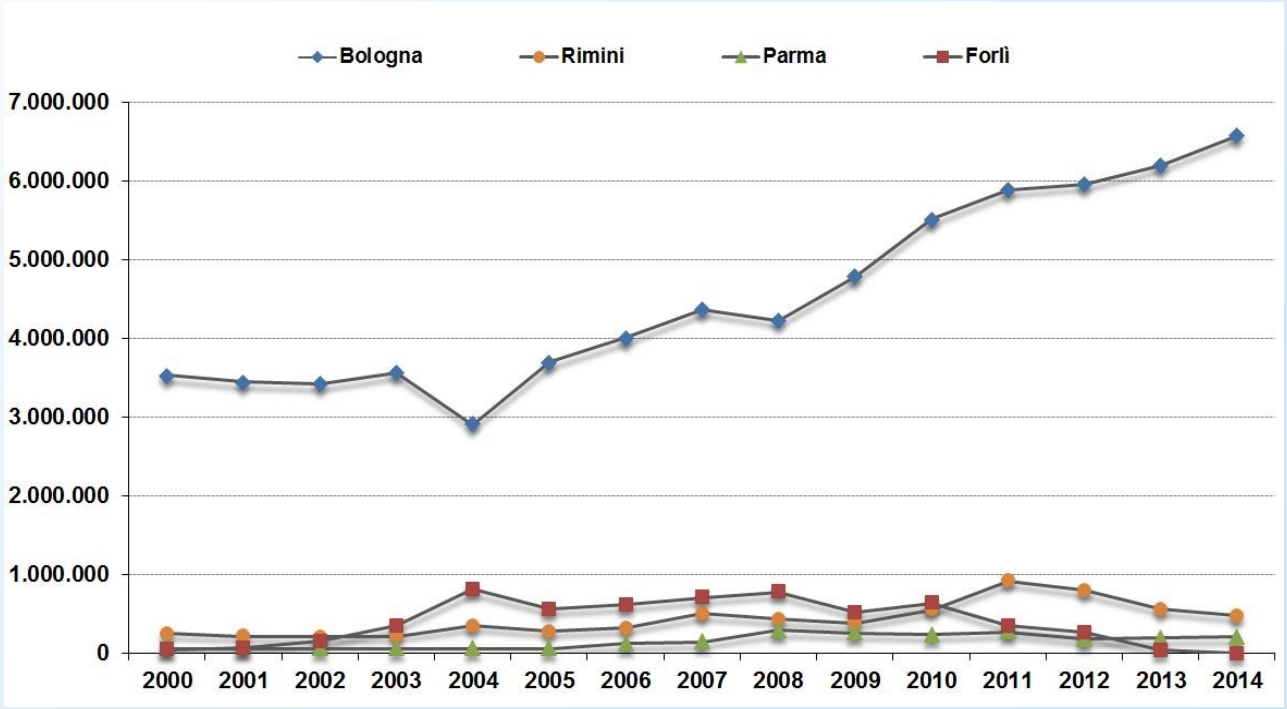
D.P.R. n. 201 del 17 settembre 2015: approvazione regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale e di rilevanza strategica. In Emilia-Romagna (bacino centro-nord): Bologna (strategico), Parma e Rimini (di interesse nazionale).

Il sistema aeroportuale

Nel 2014 il traffico in Emilia-Romagna ha raggiunto i **7.259.105 passeggeri,** con un aumento percentuale rispetto al 2000 di **86,3% , contro il 62,8% del totale nazionale.**
Il risultato complessivo è principalmente dovuto alla crescita dell'aeroporto Marconi di Bologna che ha compensato la recente inattività al servizio commerciale dell'aeroporto di Forlì e la chiusura dell'aeroporto di Rimini avvenuta il primo novembre 2014. Tale crescita ha riguardato soprattutto la componente internazionale, cresciuta di oltre il 104% (quasi il doppio di quella nazionale).

Complessivamente il sistema regionale dell'Emilia Romagna ha rappresentato nel 2014 **circa il 5% del totale passeggeri nazionali** (nel 2000 copriva il 4,2% del totale nazionale).

Andamento traffico passeggeri per aeroporto regionale, pax/anno



RegioneEmilia-Romagna

Grazie per l'attenzione