



DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO  
E DELL'AMBIENTE

# **RAPPORTO ANNUALE DI MONITORAGGIO DELLA MOBILITÀ E DEL TRASPORTO IN EMILIA-ROMAGNA**

**Dicembre 2022**



*È dal 2009 che, grazie a un importante sforzo di raccolta e di elaborazione di dati all'interno di tutto l'Assessorato, la Regione offre un quadro completo e organico sulla mobilità complessiva e sulle infrastrutture in Emilia-Romagna, analizzando le politiche, le azioni e i risultati raggiunti in tutti i diversi ambiti di intervento. Anche quest'anno si riconferma l'importanza di questo strumento conoscitivo e strategico, fondamentale per fare bilanci sulle azioni passate e per impostare le future strategie del settore.*

*Le risorse finanziarie stanziare sul Fondo Nazionale Trasporti per la sostenibilità economica del settore del tpl, la cui dotazione iniziale di euro 4.929 milioni di euro annui è risultata fin da subito insufficiente, ha impegnato la Regione a integrare con risorse proprie, oltre 50 milioni di euro annui, il finanziamento del crescente fabbisogno, tra cui risorse per servizi aggiuntivi che si sono resi necessari al termine dell'emergenza Covid, non più coperti da risorse statali.*

*La conversione in legge 96/2017 del D.L. 50/2017 stabilisce la dotazione del Fondo Trasporti rendendo strutturale il monte delle risorse statali e contribuendo quindi a dare maggiore certezza al settore. Per la nostra regione, sulla base della percentuale di riparto assegnata, le risorse statali sono quantificate nel 2021 in circa 368 milioni di euro.*

*Complessivamente la Regione trasferisce a copertura del fabbisogno 2021 del settore tpl un volume di risorse di circa 449 milioni di euro a fronte di un'offerta di servizi di oltre 203 milioni di vetture\*km. Inoltre, sono state trasferite risorse statali a copertura dei servizi aggiuntivi Covid per un importo di 31,2 milioni di euro e, per la compensazione dei mancati ricavi registrati nel 2020 e 2021, acconti per oltre 130 milioni di euro.*

*Nel quadro di contesto è necessario che le Agenzie locali, stazioni appaltanti, procedano, in coerenza con la normativa vigente, all'avvio delle procedure per gli affidamenti dei servizi in uno scenario regionale di riferimento in cui saranno individuate le condizioni volte a creare il massimo dell'efficienza e qualità nell'erogazione del servizio in base alla domanda di mobilità. Le tempistiche relative alle procedure di affidamento terranno conto di eventuali proroghe legate agli investimenti (tra cui PNRR) che le aziende stanno sostenendo in questi anni.*

*La pandemia ha modificato profondamente la struttura della domanda di mobilità, in particolare per quanto riguarda il trasporto pubblico, con ripercussioni sia sull'organizzazione dei servizi, che sui bilanci delle aziende. Il sistema regionale delle aziende di trasporto pubblico, quindi, sarà caratterizzato nel futuro prossimo da una evoluzione degli assetti aziendali, per rispondere adeguatamente ai nuovi scenari del settore.*

*In questo contesto si inseriscono i percorsi aggregativi delle società di trasporto che, attraverso la cooperazione ed eventuali integrazioni tra le stesse, costituiscono un'ulteriore operazione per le strategie di sviluppo del trasporto pubblico locale in Emilia-Romagna nel medio-lungo termine, che porterebbero, oltre che a una maggiore competitività nel mercato, ad aumentare la capacità di investimento e di finanziamento e a valorizzare pienamente il presidio e le conoscenze del territorio.*

*Dal 1° giugno 2019 è stato avviato il nuovo contratto di servizio per il trasporto regionale, contratto di una durata di 15 anni più eventuali 7,5 di rinnovo. Il servizio è stato affidato mediante gara in un unico lotto a una società (Trenitalia-Tper) partecipata al 70% da Trenitalia e al 30% da Tper. Dal 1° gennaio 2020 la società è pienamente operativa. Uno degli elementi più qualificanti sui quali ha puntato il nuovo contratto di servizio riguarda il radicale rinnovo del materiale rotabile, che si è perfezionato nel biennio 2019-2020.*

*L'arrivo del nuovo materiale rotabile si affianca a quello acquistato in anni recenti direttamente dalla Regione per garantire il miglioramento della qualità dei servizi, nostro obiettivo primario, unitamente alla regolarità dell'esercizio.*

*L'elevato rapporto ricavi/costi e la crescita dei passeggeri che hanno caratterizzato negli ultimi anni il trasporto pubblico nella Regione sono indubbiamente indicatori di efficienza ed efficacia del sistema; tuttavia, proprio questi indici lo hanno reso particolarmente fragile nell'ultimo anno, caratterizzato dalla presenza della pandemia da Covid-19. Nel corso del 2021 si è assistito ad una parziale ripresa del settore, ancora lontana dalle performances pre-covid.*

*Le norme statali hanno stanziato, nei vari decreti destinati alla Regione Emilia-Romagna, circa 71 milioni di € per ristorare le aziende dai mancati ricavi e 7,6 mln € per i servizi aggiuntivi di competenza*

del 2020. Attraverso l'impiego di queste risorse è stato possibile erogare, tra settembre e dicembre, servizi aggiuntivi per circa 2,5 mln di km utilizzando oltre 500 bus straordinari.

Rispetto al dato dei viaggiatori trasportati complessivamente sui bus e sui treni, a causa di quanto detto sopra in merito alla pandemia, si è assistito nel 2021 ad un incremento rispetto all'anno precedente, ma ancora lontano dai livelli pre-pandemia: sono passati dai 357 milioni nel 2019 a 236 milioni del 2020, con un calo rispetto all'anno precedente del 34,05%; nel 2021 sono aumentati dell'8,5% rispetto all'anno precedente, per un totale di 256 milioni.

Dal 2018 si è attuata l'integrazione tariffaria tra servizi ferroviari e servizi di trasporto pubblico urbano: i possessori di abbonamento ferroviario con origine e/o destinazione in una delle 13 città dotate del servizio urbano, possono usufruire di quest'ultimo senza alcuna spesa aggiuntiva. L'iniziativa è finalizzata a incrementare l'utilizzo del treno e del servizio urbano su gomma, diminuendo l'uso dell'automobile privata. Si tratta di una operazione che consente un risparmio al pendolare di una quota variabile da 110 euro fino a 330 euro per ogni anno. All'avvio del progetto, nel 2018 i potenziali beneficiari dell'integrazione erano circa 60.000, al termine del primo anno i pendolari interessati dall'iniziativa sono stati circa 77.000, con un incremento al 20% dei titoli annuali, al 34% degli abbonamenti studenti, e una diminuzione pari al 3% dei titoli mensili, seppur molto diffusi. Anche in questo contesto si assiste ad una diminuzione degli utenti nel biennio 2020-2021. Nell'ultimo anno i titoli emessi si attestano ad un livello di circa il 20% al di sotto del 2019.

Da settembre 2020 è avviata l'iniziativa volta a garantire il trasporto pubblico gratuito nel percorso casa-scuola agli studenti. La prima fase ha interessato gli alunni delle scuole elementari e delle scuole medie inferiori, coinvolgendo circa 145.000 studenti a cui è stato offerto un abbonamento gratuito del trasporto pubblico nel percorso casa-scuola, con un impegno finanziario da parte della regione di circa 3,8 mln€. Nell'anno scolastico 2021-2022 i beneficiari sono passati a 149.000 con un impegno di risorse pari a oltre 4,1 mln€.

Per il miglioramento della qualità dei servizi ferroviari prosegue l'attività di monitoraggio lungo tutta la rete per accertare il rispetto delle condizioni contrattuali che vincolano le imprese che li erogano e per stimolarle a rendere livelli di servizio più elevati, anche attraverso il coinvolgimento diretto degli utenti e delle loro associazioni più rappresentative. Gli standard raggiunti, pur se collocabili ai livelli più alti dello scenario nazionale, non sono ancora pienamente soddisfacenti rispetto a quelli indicati dal contratto che disciplina l'erogazione dei servizi.

Per il settore delle infrastrutture viarie è proseguita l'attività finalizzata alla realizzazione, mediante concessione di costruzione e gestione con capitale privato e con partecipazione finanziaria pubblica, dell'autostrada regionale Cispadana (fra la A22 a Reggio e la A13 a Ferrara Sud) la cui realizzazione è prevista a carico della concessionaria ARC S.p.a. In particolare, nel corso del 2021, è proseguita l'attività di interrelazione con la Concessionaria volta all'adeguamento del progetto definitivo alle prescrizioni discendenti dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale conclusasi con Decreto Ministeriale n. 190 del 25 luglio 2017. Al contempo si sono avviate interlocuzioni con il concessionario ed i relativi soci di maggioranza per individuare le azioni da intraprendere al fine di assicurare l'equilibrio del Piano Economico Finanziario, date le criticità emerse a seguito del lungo tempo trascorso dall'avvio della concessione.

Sempre ai fini di garantire la sostenibilità economico finanziaria dell'opera, si è svolta un'attività di interlocuzione con lo Stato che ha portato alla previsione, all'art. 1 commi 403 e 404 della legge 30 dicembre 2021 n.234 (legge finanziaria 2022), dell'autorizzazione di spesa di 200 milioni di euro, quale contributo massimo a favore della regione Emilia-Romagna per la realizzazione di tale autostrada, subordinatamente al perfezionamento della procedura di approvazione dell'aggiornamento degli atti convenzionali, previa attestazione da parte di un primario istituto finanziario delle condizioni di bancabilità del progetto e di sostenibilità economico-finanziaria della concessione.

Come noto, con la Legge n. 122 del 30/7/2010, i trasferimenti finanziari dallo Stato, relativi alla viabilità trasferita da ANAS alle Province nel 2001, sono stati azzerati, obbligando la Regione ad affrontare una difficile situazione economico-finanziaria. Alla luce di ciò, nel 2016 era stato avviato

*un confronto con ANAS e con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per valutare la possibilità, offerta a tutte le Regioni a livello nazionale, di individuare una porzione della rete stradale trasferita alle Province nel 2001, da riclassificare nel demanio dello Stato e quindi passare alla gestione di ANAS.*

*Il confronto si è concluso nel mese di novembre del 2018, con l'intesa in Conferenza Stato, Regioni e Autonomie locali sulla bozza di DPCM predisposta dal Ministero. Il DPCM recante "Revisione della rete stradale di interesse nazionale relativo alle Regioni Emilia-Romagna, Liguria, Toscana e Veneto", a seguito del parere del Consiglio Superiore Lavori Pubblici e l'approvazione delle competenti commissioni parlamentari, è stato definitivamente approvato il 29/11/2019 con registrazione della Corte dei Conti avvenuta il 5/12/2019 e pubblicazione in Gazzetta Ufficiale n. 22 del 28/01/2020, data da cui ne decorre l'efficacia.*

*A seguito della pubblicazione del Decreto in Gazzetta ufficiale, l'effettiva stipula del verbale di consegna è avvenuta il 7 aprile 2021.*

*Con riferimento agli investimenti a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) 2014-2020, a seguito delle Delibera CIPE n.54 del 1° dicembre 2016 e n.12 del 28 febbraio 2018 sono previsti interventi per 171,325 milioni di euro di cui oltre 129 a valere sul FSC nel Settore stradale. Gli interventi individuati riguardano viabilità statali, provinciali e comunali. Nel corso dell'anno 2021 sono stati ultimati e/o proseguiti alcuni interventi, mentre per altri sono proseguite le progettazioni da parte dei soggetti attuatori, seguiranno i bandi di gara con l'obbligo per tutti di concluderli entro il 31/12/2022 pena la revoca del finanziamento.*

*La legge 30 dicembre 2020, n. 178 recante «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023», ha previsto, all'art. 1, comma 178, lettera d), che "nelle more della definizione dei Piani di sviluppo e coesione per il periodo di programmazione 2021- 2027, il Ministro per il Sud e la coesione territoriale può sottoporre all'approvazione del CIPE l'assegnazione di risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione per la realizzazione di interventi di immediato avvio dei lavori, nel limite degli stanziamenti iscritti in bilancio. Tali interventi confluiscono nei Piani di sviluppo e coesione, in coerenza con le aree tematiche cui afferiscono".*

*Di conseguenza, il CIPESS nella seduta del 22 dicembre 2021 ha disposto le anticipazioni di risorse alle Regioni e Province Autonome per interventi di immediato avvio dei lavori o di completamento di interventi in corso a valere sul fondo FSC 2021-2027 ed in particolare ha assegnato alla Regione Emilia-Romagna risorse per complessivi 107,7 milioni di euro, di cui 10 milioni di euro per interventi nel settore stradale e 3 milioni di euro per l'Aeroporto di Rimini.*

*Per quanto riguarda la rete autostradale nazionale italiana la competenza è giuridicamente del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS), che esercita la propria funzione di concedente, controllando l'operato delle società concessionarie, la gestione della rete autostradale e la realizzazione degli interventi di ampliamento.*

*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 la concertazione e la condivisione, con gli Enti locali, con il MIMS e con le società concessionarie, sulle priorità di realizzazione e sulle modalità d'integrazione delle nuove opere con il territorio.*

*Gli interventi complessivamente programmati e con finanziamento certo 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 di euro.*

*Al fine di agevolare la realizzazione di un investimento di queste proporzioni, con tutti i benefici che ne derivano per il territorio in termini di riqualificazione della propria dotazione infrastrutturale, la Regione Emilia-Romagna ha proseguito, anche nel corso del 2021, l'attività 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.

In particolare, in relazione al progetto di potenziamento in sede del sistema autostradale-tangenziale del Nodo di Bologna, nel corso del 2021 è proseguito il confronto tra gli Enti territoriali, ASPI e il MIMS finalizzato a valutare le possibili migliorie da apportare al progetto per rendere l'infrastruttura più sicura e sostenibile.

A novembre 2021 ASPI ha inviato la proposta di modifica del progetto e ciò ha consentito la ripresa dei lavori della conferenza dei servizi. I Comuni hanno espresso il loro assenso con delibera di consiglio comunale e la conferenza di servizi si è chiusa a gennaio 2022 e a marzo è stata decretata l'Intesa Stato-Regione.

Nel corso del 2021 il Sistema regionale di rilevazione automatizzata dei flussi di traffico (sistema MTS) realizzato in collaborazione con le Province e l'Anas, ha registrato un aumento dei volumi di traffico rispetto al 2020, poco meno di 900 milioni transiti veicolari rispetto a circa 790 milioni di transiti veicolari del 2020 e circa 56,6 milioni di veicoli pesanti rispetto ai circa 53 milioni dell'anno precedente.

Per quanto riguarda la sicurezza stradale, nel corso del 2020 (l'anno al quale risalgono i dati ufficiali disponibili) si sono registrate solo 227 vittime, ma ciò solo a causa della riduzione del traffico e quindi grazie alla minor esposizione al rischio dovuta alla pandemia in corso. Tale dato rappresenta il valore più basso in assoluto del decennio, ma evidentemente legato a fattori differenti dal tema della sicurezza. Rispetto al 2019 c'è stato un calo delle vittime pari a oltre il 35%, corrispondente a 125 in numero assoluto.

Ovviamente si è registrato anche un numero inferiore di incidenti, pari a 11.693 rispetto ai 16.767 del 2019, e di feriti, pari a 15.093, rispetto ai 22.392 sempre del 2019.

I dati provvisori per il 2021 indicano un numero di morti pari a 281, confermando un calo dal 2019, ma, come ci si poteva aspettare, un aumento dal 2020.

Questi dati delle vittime evidenziano che il tema della sicurezza non può essere comunque considerato un obiettivo raggiunto, ma è ancora necessario un impegno costante, un continuo lavoro di sensibilizzazione, ricerca e azioni specifiche.

Nel corso del 2021 è proseguito l'impegno della Regione per la sicurezza stradale sia con finanziamenti e interventi di riqualificazione delle infrastrutture stradali, sia con azioni di educazione e formazione per la diffusione della cultura della convivenza civile sulle strade.

La Regione ha infatti continuato nell'impegno a promuovere la formazione e la crescita di una cultura della sicurezza stradale, consolidando l'azione dell'Osservatorio Regionale per l'Educazione alla Sicurezza Stradale, rafforzando l'approccio "a rete" del sistema dei soggetti pubblici e privati sulla specifica tematica e ribadendo l'importanza della promozione di eventi e manifestazioni, di campagne di sensibilizzazione e comunicazione, finalizzate a diffondere la cultura della sicurezza stradale e dell'attenzione verso sé stessi e gli altri, in particolare agli utenti più esposti, gli "utenti deboli".

In questo quadro, alla fine del 2016 è stato emesso il DM 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 Emilia-Romagna è stata assegnata la somma di 1.281.571,97. Con la DGR n. 927/2017 è stato approvato l'elenco degli interventi, assegnando i contributi a 5 proposte (a fronte di oltre 85 domande), il cui importo complessivo ammonta 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; due degli interventi risultano ultimati e gli altri in fase di ultimazione.

*Alla fine del 2017 è stato emesso un ulteriore decreto DM 468/2017 per il finanziamento di interventi per la messa in sicurezza della circolazione ciclistica cittadina; alla Regione sono stati assegnati ulteriori euro 2.265.129,62. La Regione ha verificato le situazioni dei progetti presentati nell'occasione del precedente bando, e ha presentato un nuovo programma al Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti, approvato con le DGR n. 1432/2018 e n. 1841/2018. Gli interventi sono stati avviati, anche se diverse procedure hanno subito rallentamenti a causa dell'emergenza sanitaria.*

*Alla fine del 2018 è stato emesso un ulteriore decreto DM n. 553/2018 che ha assegnato ulteriori fondi, pari a euro 431.011,66, ad ampliamento del programma del DM 481/2016. La Regione, a seguito delle opportune verifiche per lo scorrimento della graduatoria di riserva, già approvata in occasione dell'attuazione dei precedenti decreti, ha assegnato i relativi fondi ad ulteriori tre progetti (vedi DGR n. 1128 del 08/07/2019) ora in corso di realizzazione.*

*In questo ambito si integra anche l'attività del Centro di monitoraggio regionale (CMR) per la sicurezza stradale, che ha l'obiettivo di informatizzare e mettere a sistema tutte le informazioni riguardanti le caratteristiche geometriche, tecniche, funzionali, di traffico e di incidentalità delle strade. Con l'obiettivo della semplificazione amministrativa e della più ampia diffusione delle informazioni, la maggioranza di queste informazioni sono già disponibili gratuitamente, oltre che sul portale regionale della mobilità, in applicazioni per dispositivi mobile e tablet.*

*Da evidenziare che, sempre con l'obiettivo della semplificazione e dematerializzazione, è operativo, in stretta collaborazione con tutte le Province dell'Emilia-Romagna, l'applicativo gestionale denominato TE\_online. Si tratta di un applicativo per la gestione online (back office e front office) 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'Emilia-Romagna. L'utilizzo di TE\_online, ha dato risultati molto soddisfacenti sia per le funzionalità di front-office nella presentazione delle istanze, che in quelle di back-office nell'istruttoria e nel rilascio dei provvedimenti autorizzatori, diminuendo i tempi di rilascio dei provvedimenti, garantendo la trasparenza di tutta la procedura, condividendo le banche dati, ottimizzando la strumentazione hardware e software, e riducendo sensibilmente i costi di gestione.*

*TE online è stato inoltre implementato ed integrato con il programma gestionale denominato Te crossing di Autostrade per l'Italia (ASPI), al fine di ottimizzare le procedure di nulla-osta relative ai transiti sulle opere d'arte stradali.*

*Nel 2020 il traffico ferroviario è stato circa 17.740.000 tonnellate, mentre nel 2021 si registra un rimbalzo record che porta il traffico ferroviario a raggiungere circa 21.500.000 tonnellate, questo grazie alla ripresa economica ed alla legge regionale n. 30/2019 di sostegno al trasporto ferroviario, che ha incentivato circa 860.000 tonnellate di merce aggiuntiva. Si registra quindi una forte ripresa del traffico ferroviario merci, che fa registrare valori in crescita sul 2019 del 25% e sul 2020 del 29%.*

*Riguardo invece all'offerta intermodale per il trasporto delle merci, in questi anni è in corso una fase di straordinaria trasformazione e riassetamento dovuta anche ad alcune realizzazioni infrastrutturali portate a conclusione che incidono sullo scenario del trasporto ferroviario modificando l'assetto dei nodi regionali. In questo quadro in particolare, la Regione, nel luglio 2019 - conclusa l'applicazione delle leggi di incentivazione al trasporto ferroviario delle merci (L.R. 15/09 e L.R.10/14), che hanno consentito di contrastare il crollo del settore e di risalire e superare i valori del trasporto ferroviario merci raggiunti nel 2007 - ha avviato e ottenuto dalla Commissione Europea la decisione positiva in merito all'Aiuto a sostegno del trasporto ferroviario e fluviomarittimo delle merci nella Regione Emilia-Romagna.*

*L'aiuto è stato quindi disciplinato all'art. 10, recante "Interventi per il trasporto ferroviario e fluviomarittimo delle merci", della L.R. 30/2019 "Disposizioni per la formazione del bilancio di previsione 2020-2022 (legge di stabilità regionale 2020)" e , successivamente, con Deliberazione*

della Giunta regionale n. 1944 dell'11/11/2019, è stata approvata la bozza di Bando attuativo, che poi è stata pubblicata sul BURERT ad inizio 2020.

Grazie anche alla citata legge regionale n.30/2019 e alle delibere della Giunta regionale di maggio 2020 e marzo 2021, che hanno apportato alcuni correttivi al bando approvato a causa delle criticità emerse a seguito dell'emergenza sanitaria da COVID-19, la legge regionale ha quindi consentito che fossero effettuati, nell'ambito dei servizi che hanno ottenuto il contributo, 4.074 treni che hanno trasportato complessivamente 2.408.263,41 tonnellate di merce, delle quali 1.087.276,36 aggiuntive di cui ne risultano incentivate 863.062,27.

Si può dire quindi che, agendo sulla leva del sostegno economico, si è contribuito ad evitare l'erosione ed il collasso dell'intera filiera intermodale conseguente al blocco produttivo delle imprese ed alla crisi economica nel 2020 e sostenuto la ripresa nel 2021.

Combinandosi ad azioni nazionali, sia di sostegno alle imprese ferroviarie (sconto traccia), sia di sostegno al mercato attraverso gli incentivi quali il Ferrobonus nazionale, gli incentivi erogati attraverso la L.R. 30/2019 hanno consentito di garantire la continuità nei servizi merci nonostante la perturbazione dei mercati italiano ed estero. Inoltre, da riscontri ottenuti dagli operatori del trasporto, si può affermare che, senza l'introduzione del sistema di incentivazione di cui alla citata LR 30/19, la crisi avrebbe messo ancor più a rischio la tenuta del sistema del trasporto merci ferroviario regionale (nodi e operatori), limitandone le capacità di sopravvivenza e di ripresa. La domanda di logistica e di trasporto merci è infatti una domanda derivata: la ripresa della produzione industriale e della manifattura, dopo la contrazione dell'anno precedente, ha portato a ridisegnare logiche e flussi delle merci sviluppando anche diverse catene di fornitura.

Pertanto, nonostante il bilancio sia stato condizionato pesantemente dalla emergenza sanitaria e non sia stato possibile raggiungere le previsioni iniziali in termini di tonnellate aggiuntive trasportate e quindi di mezzi pesanti sottratti alla strada, si può affermare che il provvedimento abbia avuto comunque un effetto benefico sul settore, contribuendo a scongiurare il crollo.

Nel 2020 il traffico ferroviario complessivo è stato di circa 17.740.000 tonnellate, mostrando una sostanziale tenuta del comparto ferroviario, in particolare di quello intermodale che è risultato resiliente anche sulle tratte internazionali interessate dai blocchi alle frontiere in periodo di lockdown.

Nel corso del 2021 sono proseguite le attività e le iniziative del Cluster di ER.I.C. (Emilia-Romagna Intermodal Cluster) costituito con il Protocollo sottoscritto in data 16 marzo 2018 dalla Regione Emilia-Romagna e dalle piattaforme intermodali regionali (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, Hupac Intermodal Spa); nell'ottobre 2019 la compagine di ER.I.C. ha visto l'ingresso di S.a.p.i.r. Spa, primaria realtà del porto di Ravenna.

Tale accordo attuativo è stato riconfermato a fine 2020 con la firma del nuovo Protocollo di intesa che definisce le attività 2021-2025 per lo sviluppo e la promozione della collaborazione del sistema delle piattaforme intermodali della Regione Emilia-Romagna a livello nazionale e internazionale.

Per il settore del trasporto merci su strada, è continuato l'impegno per rendere più incisivo e omogeneo sul territorio regionale il contrasto al radicamento delle infiltrazioni mafiose nell'autotrasporto e nel facchinaggio con il trasferimento dei contenuti della L.R. 3/14, volta a combattere l'illegalità presente nel settore, in un testo unico (L.R. 18/16) che riunisce tutti i provvedimenti sulla legalità nell'ottica della semplificazione e della trasparenza.

Nel corso del 2021 è proseguita l'attività per l'istituzione di una ZLS (zona logistica semplificata) focalizzata sul porto di Ravenna avviata nel 2019 in base a quanto stabilito all'Art. 3 del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 25.01.2018 n. 12 (DPCM n. 12 del 25.01.2018). La ZLS è definita come "(...) una zona geograficamente delimitata e chiaramente identificata, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico-funzionale e che



comprenda un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal Regolamento (UE) n. 1315 dell'11 dicembre 2013".

La proposta di istituzione della ZLS Emilia-Romagna, ha svolto il suo iter di approvazione nel 2021, con l'approvazione in Giunta regionale avvenuta in data 6 ottobre 2021 ed in Assemblea Legislativa regionale, avvenuta in data 2 febbraio 2022. Tale proposta di istituzione è stata quindi inoltrata in data 25 febbraio 2022, e successivamente integrata in data 7 ottobre 2022, alla Presidenza del Consiglio dei Ministri e al Ministero competente per il completamento dell'iter di istituzione.

Relativamente al Porto di Ravenna (terminale meridionale del Corridoio Baltico-Adriatico e del Corridoio Mediterraneo delle reti TEN-T ed è nella ristretta lista dei 14 core-port europei), a giugno 2020 è stato individuato il General Contractor e nel 2021 è stata conclusa la progettazione esecutiva primo stralcio relativa alle banchine per "Affidamento unitario a contraente generale della progettazione esecutiva e della realizzazione dei lavori dell'HUB PORTUALE DI RAVENNA - Approfondimento canali Candiano e Baiona, adeguamento banchine operative esistenti, nuovo terminal in penisola Trattaroli e riutilizzo del materiale estratto in attuazione del P.R.P. vigente 2007-CIG : 8106993642- CUP : C66C11000050006", approvata con Delibera Presidenziale n. 372 del 17.12.2021 e la conseguente consegna delle aree al General Contractor "Consorzio Stabile Grandi Lavori". È stato sviluppato, ma non ancora approvato e consegnato, il progetto esecutivo secondo stralcio relativo ai dragaggi.

La realizzazione dell'hub portuale di Ravenna, I fase, dal costo previsto complessivo di 235 milioni di euro, prevede l'approfondimento dei canali Candiano e Baiona, adeguamento delle banchine operative esistenti, nuovo terminal in penisola Trattaroli. Il Progetto, per l'importanza quale investimento strategico per la rete logistica europea, ha ottenuto nel 2017 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 ed a risorse proprie dell'Autorità di Sistema Portuale, e che ne garantiscono la copertura finanziaria. Seguirà la II^ fase dell'intervento, il cui costo è stato stimato in 300 M€, e che prevede l'approfondimento a -14.50 m del canale Candiano fino a Largo Trattaroli, nonché del canale Baiona, l'approfondimento a -13.00 m del canale Candiano fino alla darsena San Vitale, l'ulteriore approfondimento a -15.00 m nella zona della curva del canale Candiano, l'approfondimento a -15.50 m del canale marino ed avamposto, al momento sono stati assegnati dal MIMS 85M€ con il decreto di riparto delle risorse per il settore portuale del 2020. Inoltre, è prevista la realizzazione di un impianto di trattamento dei sedimenti che consentirà di completare l'escavo dei fondali fino a - 14,5 m e di garantire la successiva manutenzione, tale intervento ha un costo di 130M€ ed è stato finanziato con le risorse del fondo complementare PNRR assegnate all'AdSP con DM 330 dell'agosto 2021.

Con il medesimo decreto sono state assegnate sempre all'AdSP ulteriori risorse del suddetto fondo, pari a 35M€, per la realizzazione di una stazione di cold ironing a Porto Corsini a servizio del Terminal Crociere.

Entro il 2022 saranno avviate le gare per l'affidamento dei suddetti interventi.

Il Porto di Ravenna nel 2021 ha rappresentato il 5,6% del movimento merci portuale italiano complessivo, occupando il sesto posto sui cinquanta porti italiani censiti da Assoport. In particolare sono state movimentate complessivamente 27.100.051 tonnellate, in crescita del 20,9% (4,7 milioni di tonnellate in più) rispetto al 2020 e del 3,2% rispetto ai livelli del 2019, con il definitivo ritorno e superamento dei volumi ante pandemia, confermandosi anche nel 2021 come un porto vocato all'importazione, ovvero il principale porto per l'importazione di materie prime e semilavorati per il settore industriale padano.

Il traffico ferroviario nel 2021 è cresciuto del 21,4% rispetto al 2020 (7.434 treni) e del 28,3% rispetto al 2019 (7.032 treni), raggiungendo un numero di treni pari a 9.022.

*Sono state trasportate via treno 3.931.486 tonnellate di merce, in crescita del 26,4% rispetto al 2021 e del 10,2% rispetto al 2019, prima della pandemia.*

*Il numero di carri è di 72.509, in crescita del 29,4% rispetto al 2020 e del 14,2% rispetto al 2019.*

*A sostegno dell'incremento dei flussi di traffico del Porto, così importante per la crescita dell'economia regionale, è da sottolineare che i miglioramenti infrastrutturali, sia portuali sia delle connessioni ferroviarie e stradali, in atto insieme all'efficientamento dei servizi portuali, con investimenti pubblici e privati, avranno certamente ricadute positive sull'attività di tutti i terminal.*

*In particolare, tramite i Protocolli e gli Accordi siglati nel 2016 e 2017 con RFI, si è conclusa la progettazione e si è dato avvio alla realizzazione degli interventi per migliorare l'accessibilità ferroviaria, avviando agli attuali colli di bottiglia. I progetti sono relativi: al superamento dell'interferenza tra la strada e la ferrovia nella zona urbana in prossimità della stazione (via Canale Molinetto) al potenziamento dello scalo in sinistra del Canale Candiano, dello scalo arrivi e partenze in destra Candiano e dei raccordi dall'attuale termine binari fino a collegare l'area del nuovo terminal Container in destra del Canale. La finalità è quella di snellire le modalità e i tempi di manovra e alleggerire la Stazione centrale dal traffico merci, con l'utilizzo di entrambi gli scali e le Dorsali per lo smistamento di tutto il traffico merci attualmente effettuato nello scalo di stazione (redatta progettazione definitiva e preliminare).*

*Per quanto riguarda il trasporto passeggeri, l'Autorità Portuale di Ravenna a fine 2021, ha assegnato la gestione del Terminal Crociere del Porto di Ravenna, al nuovo concessionario Ravenna Civitas Cruise Port Srl, joint venture tra RCL Cruises Ltd, Società di Royal Caribbean Group, e VSL Ravenna Srl; la concessione, attribuita a seguito della procedura ad evidenza pubblica attivata a seguito di una proposta di PPP presentata ha una durata di 35 anni, dal 2022 al 2057, dal valore complessivo stimato in 221ML€, per il servizio di assistenza passeggeri e di Stazione Marittima nel porto di Ravenna,.*

*L'investimento calcolato è di 25,7ML€ (19,7ML€ del concessionario, 6ML€ a carico di AdSP) e, dal punto di vista del traffico crocieristico, sono previsti 300mila passeggeri a pieno regime, con il terminal scelto come home port (quindi con l'arrivo dei turisti già nella giornata precedente alla partenza) e il coinvolgimento degli aeroporti regionali, generando un indotto molto interessante per tutto il territorio regionale.*

*Il traffico aereo 2021 è stato caratterizzato da una forte ripresa rispetto al 2020, anche se i dati continuano ad evidenziare un notevole divario rispetto ai valori 2019 (ultimo anno ante Covid), in quanto influenzati dagli effetti durevoli di una pandemia che ha comportato, anche per tale annualità, l'adozione di misure restrittive volte al suo contenimento.*

*Nel corso del 2021, la propensione alla mobilità è stata fortemente influenzata dall'andamento della copertura vaccinale (che, se alla fine del primo semestre risultava ancora molto bassa, al termine dell'anno ha raggiunto livelli sicuramente più soddisfacenti), nonché dalla mancata armonizzazione a livello internazionale delle regole che, sempre allo scopo di contenere la diffusione pandemica, hanno limitato la libertà di spostamento. A ciò si aggiunga inoltre la fuoriuscita della Gran Bretagna dall'Unione Europea (Brexit) – ormai risalente al 1° febbraio 2020, ma i cui effetti si sono manifestati concretamente nell'annualità 2021.*

*Nel 2021, con 4.296.931 passeggeri, il traffico aereo in Emilia-Romagna, segnato comunque dalle restrizioni sulla mobilità delle persone per il secondo anno consecutivo, ha registrato un aumento del 66,5% rispetto all'anno precedente, comunque maggior rispetto alla media nazionale.*

*Le rilevazioni nel 2021 hanno riguardato gli scali di Bologna, Rimini e Parma, mentre Forlì, dopo 8 anni di chiusura, ha ripreso le attività ed il traffico commerciale nel mese di marzo 2021.*

*Riguardo al settore cargo in Emilia-Romagna, dopo un triennio con un trend in diminuzione, il 2021 ha registrato un'inversione di tendenza: con 50.133 tonnellate di merci trasportate (comprensivo*

delle merci-avio, merci-superficie e posta) ha addirittura superato i livelli pre-pandemici del 2019 (erano 48.864 tonnellate), mentre rispetto al 2020 le merci movimentate sono aumentate del 15,2%.

Per il settore idroviario il 2021 ha confermato le difficoltà del trasporto delle merci nel sistema idroviario padano-veneto, con valori ancora inferiori alle 100.000 tonnellate già evidenziatosi negli anni precedenti.

Per quanto attiene i finanziamenti sul Sistema Idroviario Padano Veneto è importante segnalare che a fine dicembre 2021, a seguito della proposta presentata nella primavera 2021 dall'Intesa Interregionale per la navigazione interna, il MIMS ha assegnato alle regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna, con proprio decreto n. 538/2021, le risorse stanziare della legge n. 205/2017 (legge di bilancio 2018) e successivamente ripartite con il DPCM 28 novembre 2018, ammontanti a complessivi 145ML€ da suddividere nelle annualità dal 2021 al 2025.

Tali nuove risorse servono per il risanamento e il potenziamento del sistema idroviario padano veneto e alla regione Emilia Romagna sono destinati ca. 45ML€ che interessano sia l'idrovia ferrarese che il fiume Po e consentiranno, per l'idrovia ferrarese, di portare a compimento l'adeguamento alla V classe di navigazione di 4 ponti lungo il Boicelli per un totale di ca. 19,3ML€ oltre che prevedere la risoluzione di alcuni bassi fondali, attraverso risezionamenti straordinari della cunetta di navigazione per ca. 1,5 ML€. Relativamente al fiume Po, 24,2ML€ saranno destinati alla sistemazione a corrente libera - interventi che prevedono opere per migliorare la navigabilità - dell'alveo di magra del fiume Po, per consentire la navigazione delle navi di quinta classe europea (chiatte per il trasporto fino a 2mila tonnellate di merci), tra foce Mincio e Ferrara, per il cui intervento complessivo la Regione ha già messo in campo un finanziamento di 15ML€ e che vanno quindi ad aggiungersi a questo.

Ulteriori 58 ML€ sono stati destinati sempre alle opere per la sistemazione a corrente libera dell'alveo di magra del Po, nel tratto di monte tra Cremona e foce Mincio.

Per quanto riguarda gli interventi sul Sistema Idroviario Padano Veneto si sta procedendo con la progettazione definitiva ed esecutiva delle opere di regolazione dell'alveo di magra del fiume Po e la procedura di VIA si è conclusa nel corso del 2022.

I lavori di adeguamento dell'Idrovia Ferrarese alla V classe da Pontelagoscuero al mare a Porto Garibaldi, che rappresentano l'opera più impegnativa sia dal punto di vista strutturale che di impatto economico, sono in corso di esecuzione; nel corso del 2021 sono stati ultimati i lavori relativi agli interventi ricompresi nel lotto della città di Ferrara, relativi alla demolizione e ricostruzione della botte a sifone del Canal Bianco, facenti parte dei lavori cofinanziati dal progetto INIWAS, mentre sono proseguiti i lavori relativi alla realizzazione del nuovo ponte Bardella, e alla demolizione e ricostruzione della botte a sifone del canale cittadino lungo il canale Boicelli facente parte dei lavori cofinanziati dal progetto INIWAS e del nuovo ponte Madonna entrambi aperti al traffico veicolare nel corso del 2022. Sono poi state avviate le progettazioni per i lavori di dragaggio del tratto di asta navigabile compresa tra l'incile del canale Boicelli e la darsena di San Paolo a Ferrara ed è stato pubblicato il bando di gara per i lavori di completamento del tratto di Final di Rero.

Andrea Corsini  
Assessore mobilità e trasporti,  
Infrastrutture, Turismo, Commercio



**COORDINAMENTO GENERALE**

Paolo Ferrecchi

*Direttore Generale Cura del territorio e dell'ambiente***COORDINAMENTO REDAZIONALE, EDITORIALE E GRAFICO**

Gisella Gardi

*Direzione Generale Cura del territorio e dell'ambiente***SUPPORTO REDAZIONALE, EDITORIALE E GRAFICO**

Teresa Valentina Sblendorio

*Direzione Generale Cura del territorio e dell'ambiente***ALTRE FONTI DEI DATI**

Agenzie locali per la mobilità e il TPL di: Bologna, Ferrara, Forlì-Cesena, Modena, Parma, Piacenza, Ravenna, Reggio Emilia, Rimini; Aziende di trasporto; ISTAT; AIPO – Settore navigazione interna; ITL (Istituto sui trasporti e la logistica); Isfort; Assaeroporti; Enac; RFI.

**PER LA PARTE RELATIVA AL SETTORE AUTOFILOVIARIO E MOBILITÀ URBANA E ALLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE ED ENERGETICA DEI TRASPORTI****Coordinamento**

Alessandro Meggiato

*Responsabile Settore trasporti, infrastrutture e mobilità sostenibile***Collaborazione**

Monica Calzolari

Roberta Morico

Tommaso Simeoni

Michelina Fruci

Pietro Musolino

Rossella Vanini

Fabrizio Melis

Andrea Normanno

Marco Zagnoni

Patrizia Melotti

Silvia Scarabelli

**PER LA PARTE RELATIVA AL SETTORE FERROVIARIO****Coordinamento**

Alessandro Meggiato

*Responsabile Settore trasporti, infrastrutture e mobilità sostenibile***Collaborazione**

Gianluca Ameli

Angela Chahoud

Patrizia Melotti

Chiara Bini

Daniela Domenicali

Gabriele Minarelli

Laura Brugnolo

Carla Giorgi

Andrea Normanno

Ivan Beltramba

Caterina Granata

Silvia Scarabelli

Andrea Cannini

Lucia Immacolata Laporta

Ramona Cantori

Daniela Leo

**PER LA PARTE RELATIVA ALL'INTEGRAZIONE MODALE E TARIFFARIA**

Roberta Morico

*Area trasporto pubblico e mobilità sostenibile*

Andrea Normanno

*Area trasporto pubblico e mobilità sostenibile*

Carla Giorgi

*Area trasporto pubblico e mobilità sostenibile***PER LA PARTE RELATIVA ALLE CONSIDERAZIONI DI SINTESI DEI SETTORI AUTOFILOVIARIO E FERROVIARIO****Coordinamento**

Alessandro Meggiato

*Responsabile Settore trasporti, infrastrutture e mobilità sostenibile***Collaborazione**

Monica Calzolari

Carla Giorgi

Pietro Musolino

## **PER LA PARTE RELATIVA AL SETTORE STRADALE**

### **Coordinamento settore stradale**

Alfeo Brognara *Area viabilità, logistica, vie d'acqua e aeroporti*

### **Collaborazione**

Rosanna Bandini	Gabriella Ghiselli	Daniela Neretti
Giuseppe Casacchia	Stefano Grandi	Paola Pacini
Salvatrice Irene Di Bennardo	Elena Grossi	Federica Ropa
Leonardo Diegoli	Erica Lucchi	Anna Lisa Schembri
Claudio Domenichini	Sabrina Mingozzi	Andrea Virgili
Paolo Dovadoli	Martina Murgioni	Gloria Zovi
Annarita Falchieri	Antonella Nanetti	

### **Collaborazione per i dati relativi ai flussi autostradali**

Massimo Farina *Settore governo e qualità del territorio*

## **PER LA PARTE RELATIVA ALLA CULTURA DELLA SICUREZZA STRADALE**

### **Coordinamento**

Mauro Sorbi *Presidente Osservatorio per l'educazione alla sicurezza stradale*

### **Collaborazione**

Maurizio Dall'Ara *Area viabilità, logistica, vie d'acqua e aeroporti* Annamaria Orsi

### **Coordinamento della parte dedicata all'incidentalità e ai programmi di intervento per la sicurezza stradale**

Antonella Nanetti *Area viabilità, logistica, vie d'acqua e aeroporti*

### **Collaborazione**

Stefano Grandi *Area viabilità, logistica, vie d'acqua e aeroporti*  
Elena Grossi *Giovanna De Novellis*

### **Si ringrazia per la collaborazione**

Marco Oppi *Servizio Statistica, comunicazione, sistemi informativi geografici, partecipazione*

## **PER LA PARTE RELATIVA ALLA LOGISTICA, AL TRASPORTO MERCI E AL PORTO DI RAVENNA**

### **Coordinamento**

Alfeo Brognara *Area viabilità, logistica, vie d'acqua e aeroporti*

### **Per il Porto di Ravenna - Parte generale e investimenti**

Cristina Bianchi  
Giuseppe Casacchia

### **Per il Porto di Ravenna - Contesto competitivo e flussi di traffico**

Sabrina Mingozzi *Leonardo Diegoli*

### **Per il trasporto merci e la logistica**

Sabrina Mingozzi *Leonardo Diegoli*

#### **PER LA PARTE RELATIVA AL SETTORE AEROPORTUALE**

##### **Coordinamento**

Alfeo Brognara

*Area viabilità, logistica, vie d'acqua e aeroporti*

##### **Collaborazione**

Cristina Bianchi

*Area viabilità, logistica, vie d'acqua e aeroporti*

##### **Accordi territoriali**

Patrizia Melotti

*Area trasporto pubblico e mobilità sostenibile*

#### **PER LA PARTE RELATIVA AL SETTORE IDROVIARIO**

##### **Coordinamento**

Alfeo Brognara

*Area viabilità, logistica, vie d'acqua e aeroporti*

##### **Collaborazione**

Cristina Bianchi

Giuseppe Casacchia

Gloria Zovi

#### **PER LA PARTE RELATIVA AL PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI**

Denis Barbieri

Massimo Farina

Patrizia Mastropaolo

Emanuele Moretti

*Settore governo e qualità del territorio*

#### **PER LA PARTE RELATIVA AL PIANO DEGLI INVESTIMENTI DEFR**

Anna Greco





# Indice

## INTRODUZIONE

1	PREFAZIONE	21
---	------------	----

## IL CONTESTO ISTITUZIONALE

2	INQUADRAMENTO GENERALE	25
<b>2.1</b>	<b>LE FUNZIONI DELLA REGIONE NEL SETTORE DEI TRASPORTI</b>	<b>27</b>
2.1.1	LE FUNZIONI RELATIVE AL SETTORE AUTOFILOVIARIO E ALLA MOBILITÀ URBANA	27
2.1.2	LE FUNZIONI IN MATERIA FERROVIARIA	27
2.1.3	L'EVOLUZIONE DEL QUADRO NORMATIVO IN MATERIA DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	28
2.1.4	LE FUNZIONI IN MATERIA STRADALE	36
2.1.5	LE FUNZIONI NEL SETTORE DELLA LOGISTICA E DEL TRASPORTO MERCI	38
2.1.6	LE FUNZIONI IN MATERIA PORTUALE	39
2.1.7	LE FUNZIONI IN MATERIA AEROPORTUALE	40
2.1.8	LE FUNZIONI RELATIVE AL SETTORE IDROVIARIO	41
<b>2.2</b>	<b>L'ATTIVITÀ REGIONALE DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE</b>	<b>42</b>
2.2.1	IL PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI	42

## IL SETTORE AUTOFILOVIARIO E LA MOBILITÀ URBANA

<b>3</b>	<b>MONITORAGGIO DEL SETTORE</b>	<b>47</b>
<b>3.1</b>	<b>PREMESSA</b>	<b>47</b>
<b>3.2</b>	<b>SERVIZI OFFERTI E CONTRIBUTI EROGATI</b>	<b>49</b>
3.2.1	SERVIZI OFFERTI	49
3.2.2	CONTRIBUTI EROGATI	51
3.2.3	SERVIZI NON DI LINEA	55
<b>3.3</b>	<b>DATI ECONOMICO-GESTIONALI</b>	<b>57</b>
3.3.1	RICAVI DA TRAFFICO, PASSEGGERI TRASPORTATI ED EVASIONE TARIFFARIA	57
3.3.2	ADDETTI E COSTO DEL LAVORO	60
<b>3.4</b>	<b>INVESTIMENTI PER LA MOBILITÀ URBANA E IL TRASPORTO PUBBLICO</b>	<b>65</b>
3.4.1	AZIONI PER IL TRASPORTO PUBBLICO E LA MOBILITÀ SOSTENIBILE	65
3.4.2	INVESTIMENTI E AZIONI PER IL SISTEMA REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLOPEDONALE	67
3.4.3	IL PARCO ROTABILI SU GOMMA DELLA REGIONE E LA SUA EVOLUZIONE	79
3.4.4	IL RINNOVO DEL PARCO ROTABILI TPL SU GOMMA DELL'EMILIA-ROMAGNA: RISORSE 2018-2033	89
<b>3.5</b>	<b>INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ URBANA</b>	<b>96</b>
3.5.1	IL SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO INTEGRATO METROPOLITANO BOLOGNESE	97
3.5.2	IL TRASPORTO RAPIDO COSTIERO (TRC) DELLA COSTA ROMAGNOLA - METROMARE	100

## IL SETTORE FERROVIARIO

<b>4</b>	<b>MONITORAGGIO DEL SETTORE</b>	<b>107</b>
<b>4.1</b>	<b>PREMESSA</b>	<b>107</b>
<b>4.2</b>	<b>I SERVIZI FERROVIARI</b>	<b>108</b>
4.2.1	VARIAZIONI DELL'OFFERTA FERROVIARIA COME CONSEGUENZA DEL PROCESSO DI RIPROGRAMMAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	108
4.2.2	VARIAZIONI DELL'OFFERTA FERROVIARIA A SEGUITO DI POTENZIAMENTI DELL'INFRASTRUTTURA	108
<b>4.3</b>	<b>LA QUALITÀ DEL SERVIZIO FERROVIARIO</b>	<b>110</b>
4.3.1	PUNTUALITÀ E AFFIDABILITÀ	110
<b>4.4</b>	<b>ANALISI SULLE FREQUENTAZIONI DEL TRASPORTO FERROVIARIO REGIONALE</b>	<b>114</b>

4.4.1	LA DOMANDA SODDISFATTA NEL SETTORE FERROVIARIO	114
4.4.2	IL SERVIZIO FERROVIARIO REGIONALE	114
<b>4.5</b>	<b>STRUMENTI DI COMUNICAZIONE CON GLI UTENTI FERROVIARI</b>	<b>119</b>
4.5.1	IL RAPPORTO CON LE ASSOCIAZIONI DEGLI UTENTI	119
<b>4.6</b>	<b>DATI ECONOMICO-GESTIONALI</b>	<b>120</b>
4.6.1	PREMESSA	120
4.6.2	GESTIONE RETE E SERVIZI DI TRASPORTO IN SINTESI	121
4.6.3	MONITORAGGIO DEI SERVIZI DI TRASPORTO FERROVIARIO	124
4.6.4	MONITORAGGIO DELLA GESTIONE DELLA RETE REGIONALE	128
<b>4.7</b>	<b>INVESTIMENTI PER LA MOBILITÀ FERROVIARIA</b>	<b>134</b>
4.7.1	CONTRATTO DI PROGRAMMA MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE - RFI	134
4.7.2	LINEA ADRIATICA: NUOVE RISORSE	136
4.7.3	PROTOCOLLI D'INTESA REGIONE, MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ SOSTENIBILI E RFI PER LA SOPPRESSIONE DEI PASSAGGI A LIVELLO	137
4.7.4	POTENZIAMENTO DEL COLLEGAMENTO FERROVIARIO RAVENNA - RIMINI	138
4.7.5	POTENZIAMENTO DEL COLLEGAMENTO FERROVIARIO CASTELBOLOGNESE – RAVENNA	140
4.7.6	INTERVENTI SULL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA NAZIONALE GESTITA DA RFI (GRUPPO FSI SPA)	141
4.7.7	LE STAZIONI FERROVIARIE	152
4.7.8	INVESTIMENTI PER IL RINNOVO DEL MATERIALE ROTABILE REGIONALE	154
4.7.9	ATTIVITÀ TECNICO-AMMINISTRATIVE DI COMPETENZA REGIONALE IN OTTEMPERANZA AL D.P.R. 753/80	155

## L'INTEGRAZIONE TARIFFARIA: IL SISTEMA "MI MUOVO"

<b>5.1</b>	<b>GLI ABBONAMENTI MI MUOVO</b>	<b>160</b>
<b>5.2</b>	<b>LA GRATUITÀ DEL TRASPORTO PUBBLICO GRANDE E SALTA SU</b>	<b>160</b>
<b>5.3</b>	<b>MI MUOVO TUTTO TRENO</b>	<b>164</b>

## CONSIDERAZIONI DI SINTESI DEI SETTORI AUTOFILOVIARIO E FERROVIARIO

<b>6.1</b>	<b>DATI SETTORIALI CARATTERISTICI E ANALISI DI TREND DEI SETTORI AUTOFILOVIARIO E FERROVIARIO</b>	<b>169</b>
6.1.1	RISORSE, SERVIZIO OFFERTO E PASSEGGERI TRASPORTATI	169
6.1.2	RICAVI DA TRAFFICO	172
6.1.3	ADDETTI, COSTO DEL PERSONALE E PRODUTTIVITÀ	173
6.1.4	OBIETTIVI DI EFFICIENTAMENTO	174

## IL SETTORE STRADALE

<b>7.1</b>	<b>PREMESSA</b>	<b>179</b>
<b>7.2</b>	<b>INQUADRAMENTO GENERALE</b>	<b>181</b>
7.2.1	IL SISTEMA INFORMATIVO DELLA VIABILITÀ	181
7.2.2	FLUSSI AUTOSTRADALI	223
7.2.3	FLUSSI DI TRAFFICO DURANTE IL COVID-19	226
<b>7.3</b>	<b>L'AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA</b>	<b>226</b>
<b>7.4</b>	<b>INVESTIMENTI E PROGETTUALITÀ PER LA RETE STRADALE DI INTERESSE REGIONALE</b>	<b>230</b>
7.4.1	STATO DI ATTUAZIONE DELLE OPERE SULLA RETE DELLE STRADE DI INTERESSE REGIONALE	230
7.4.2	STATO DI ATTUAZIONE DELLE OPERE FINANZIATE DAI FONDI SVILUPPO E COESIONE NELL'AMBITO DEL PIANO SVILUPPO E COESIONE DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA	236
7.4.3	FINANZIAMENTI ASSEGNATI MEDIANTE CONVENZIONE	247
7.4.4	ULTERIORI OPERE STRATEGICHE PER LA VIABILITÀ PROVINCIALE DI INTERESSE REGIONALE	250
7.4.5	FINANZIAMENTI PER INTERVENTI DI RIPRISTINO O CONSOLIDAMENTO DI OPERE D'ARTE	252
<b>7.5</b>	<b>INVESTIMENTI E PROGETTUALITÀ PER LA RETE STRADALE NAZIONALE</b>	<b>257</b>
7.5.1	STATO DI AVANZAMENTO INTERVENTI ANAS	257

7.5.2	REVISIONE DELLA RETE STRADALE DI INTERESSE NAZIONALE	276
7.5.3	INTERVENTI SULLA RETE AUTOSTRADALE NAZIONALE	280

## LA SICUREZZA STRADALE

8.1	PREMESSA	297
8.1.1	L'INCIDENTALITÀ NELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA	298
8.2	LA CULTURA DELLA SICUREZZA STRADALE	314
8.2.1	L'OSSERVATORIO PER L'EDUCAZIONE ALLA SICUREZZA STRADALE	314
8.2.2	STRATEGIE, OBIETTIVI E PROGETTI PER L'EDUCAZIONE ALLA SICUREZZA STRADALE	315
8.2.3	LE ATTIVITÀ	316
8.3	I PROGRAMMI DI INTERVENTO PER LA SICUREZZA STRADALE	321

## LA LOGISTICA, IL TRASPORTO MERCI E IL PORTO DI RAVENNA

9.1	PREMESSA	327
9.1.2	CONDIZIONI DELL'ECONOMIA NAZIONALE E REGIONALE	327
9.1.3	IL COMMERCIO ESTERO DELL'EMILIA-ROMAGNA	328
9.2	IL PORTO DI RAVENNA	330
9.2.1	CONTESTO COMPETITIVO DEL TRASPORTO MARITTIMO DELLE MERCI	337
9.2.2	EVOLUZIONE DEI FLUSSI DI TRAFFICO	341
9.2.3	INVESTIMENTI PER IL PORTO DI RAVENNA	348
9.3	IL TRASPORTO MERCI SU STRADA E L'AUTOTRASPORTO	349
9.3.1	IL TRASPORTO MERCI SU STRADA	349
9.3.2	LE IMPRESE DI AUTOTRASPORTO IN REGIONE	362
9.3.3	IL SETTORE DELL'AUTOTRASPORTO E DELLA LOGISTICA DELLE MERCI CONTO TERZI IN EMILIA-ROMAGNA	362
9.4	IL TRASPORTO FERROVIARIO DELLE MERCI	369
9.4.1	IL TRASPORTO FERROVIARIO MERCI REGIONALE E I NODI LOGISTICI	369
9.4.2	INTERVENTI PER IL TRAFFICO FERROVIARIO DELLE MERCI	380
9.4.3	L.R. 30/2019 ART.10: INTERVENTI PER IL TRASPORTO FERROVIARIO E FLUVIOMARITTIMO DELLE MERCI	381
9.5	LA LOGISTICA URBANA	389
9.5.1	INVESTIMENTI PER LA LOGISTICA URBANA	391

## IL SETTORE AEROPORTUALE

10.1	PREMESSA	395
10.2	INQUADRAMENTO GENERALE E CONFRONTO NAZIONALE	395
10.3	GLI AEROPORTI REGIONALI PRINCIPALI E I RELATIVI FLUSSI DI TRAFFICO INQUADRAMENTO GENERALE E CONFRONTO NAZIONALE	401
10.4	AEROPORTO DI BOLOGNA. GLI ACCORDI TERRITORIALI PER IL POLO FUNZIONALE E LA DECARBONIZZAZIONE	420

## IL SETTORE IDROVIARIO

11	MONITORAGGIO DEL SETTORE	431
11.1	PREMESSA	431
11.2	INQUADRAMENTO GENERALE	431
11.2.1	LA RETE IDROVIARIA: IL SISTEMA IDROVIARIO PADANO VENETO	431
11.2.2	UTILIZZO DELLA RETE A FINI COMMERCIALI	433

<b>11.3</b>	<b>INVESTIMENTI E PROGETTUALITÀ PER IL SISTEMA IDROVIARIO</b>	<b>437</b>
11.3.1	PROGRAMMAZIONE E FONDI STATALI	437
11.3.2	PROGRAMMAZIONE E FONDI REGIONALI	440

## **LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE ED ENERGETICA DEI TRASPORTI**

<b>12.1</b>	<b>POLITICHE E AZIONI PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE IN EMILIA-ROMAGNA</b>	<b>445</b>
12.1.1	IL QUADRO NORMATIVO PER IL RINNOVO DEL PARCO VEICOLARE E LA PROMOZIONE DEI VEICOLI PULITI	445
12.1.2	IL PIANO DELLA MOBILITÀ ELETTRICA IN EMILIA-ROMAGNA "MI MUOVO ELETTRICO"	446
<b>12.2</b>	<b>I PROGETTI EUROPEI PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b>	<b>448</b>

## **ALLEGATI**

ASSETTO DELLE AGENZIE LOCALI PER LA MOBILITÀ	453
SISTEMA REGIONALE DI RILEVAZIONE AUTOMATIZZATA DEI FLUSSI DI TRAFFICO STRADALI:	
ELENCO DELLE POSTAZIONI E RELATIVO TRAFFICO GIORNALIERO MEDIO 2021	461
ANALISI DELL'ANDAMENTO DELL'INCIDENTALITÀ NEL PERIODO COVID19 (2020)	469
STUDIO INCIDENTALITÀ BAMBINI (0-14 ANNI)	483
PIANO DEGLI INVESTIMENTI	503

# Introduzione



# 1 Prefazione

Questo rapporto nasce nel 2002 allo scopo di fornire parametri e indicatori specifici per una migliore valutazione degli obiettivi e degli strumenti di gestione della mobilità urbana e di sviluppo qualitativo del trasporto pubblico locale, in attuazione e in coerenza con quanto stabilito dall'**articolo 8 della Legge Regionale n. 30 del 1998 "Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale"**.

A partire dall'edizione del 2009, la Regione ha deciso di **estenderne i contenuti anche a tutti gli altri settori del trasporto e della mobilità**, offrendo un quadro più completo e dettagliato delle azioni e dei risultati nei diversi ambiti.

Il presente monitoraggio presenta dati riferiti al 2020, con alcune previsioni di attività da svolgersi sul 2021, di cui si renderà conto nel prossimo report. In alcuni casi, non disponendo del dato 2020, si è presentato l'ultimo disponibile.

La relazione si apre con un inquadramento generale sulle funzioni regionali nei diversi settori legati al trasporto e prosegue con un quadro sull'attività di pianificazione e di programmazione della Regione.

A seguire viene proposto il consueto monitoraggio sui **settori autofiloviario e ferroviario**, ai quali vengono dedicati due capitoli che pongono l'attenzione sui servizi offerti e sui contributi erogati, sull'analisi della qualità del servizio, sui progetti in corso, nonché sui dati economico-gestionali con particolare riguardo anche agli sforzi compiuti sul fronte degli investimenti, tendendo conto delle specificità che contraddistinguono i due settori.

Una parte del report, inoltre, è dedicata al **sistema di integrazione tariffaria "Mi Muovo"**, l'abbonamento annuale integrato regionale, avviato nel mese di settembre 2008 e sviluppatosi ulteriormente nel corso del 2020 con una serie di azioni che puntano alla definizione di una carta unica della mobilità regionale che consenta di utilizzare tutte le forme di mobilità del trasporto pubblico di linea e non di linea con un unico titolo di viaggio.

Segue un breve capitolo con alcune **considerazioni di sintesi sui settori autofiloviario e ferroviario**, all'interno del quale vengono confrontati alcuni indicatori rilevanti quali risorse, servizio offerto e passeggeri trasportati, costi e ricavi, addetti, costo del personale e produttività, efficacia-efficienza-economicità e ricavi da traffico per passeggero trasportato.

La relazione prosegue poi con un capitolo dedicato al **settore stradale**. Oltre che offrire un quadro degli investimenti effettuati in questo ambito, viene analizzato l'assetto della rete e vengono presentate le attività che la Regione realizza per approfondirne la conoscenza, soprattutto attraverso la creazione di un Sistema informativo della viabilità in grado di ottenere un'informazione più precisa sulle caratteristiche funzionali e di traffico della rete stradale regionale. Particolare rilievo è dato inoltre al tema della **sicurezza stradale**, a cui è riservato un capitolo apposito del documento, nel quale vengono presentati alcuni dati di incidentalità nella regione e analizzate sia le azioni regionali per diffondere la cultura della sicurezza stradale, sia i programmi messi in atto dalla Regione per ridurre il numero di vittime sulla strada.

A seguire viene presentato un capitolo dedicato ai temi che maggiormente caratterizzano il settore del **trasporto merci e della logistica** in Emilia-Romagna. In particolare, vengono prese in esame le caratteristiche e il traffico merci del Porto di Ravenna, il trasporto ferroviario delle merci e le strutture di servizio al trasporto (in particolare scali merci/interporti e nodi logistici), oltre al settore del trasporto merci su strada. Infine, viene dedicato spazio alla logistica urbana, con un quadro sulle azioni e sui progetti regionali in questo settore.

Si prosegue con l'analisi del **settore aeroportuale**, con una descrizione sulle caratteristiche dei quattro scali regionali e sui principali dati di traffico dell'Emilia-Romagna, anche in raffronto alla situazione italiana.

Si passa poi alla descrizione dell'infrastruttura relativa al **settore idroviario**, costituito sostanzialmente dall'asta del fiume Po e dall'idrovia ferrarese, e all'analisi sui relativi dati di traffico merci e sugli investimenti realizzati.

La relazione si conclude con un'apposita sezione dedicata alla **sostenibilità ambientale ed energetica** e agli sforzi regionali, intesi in termini di politiche, progetti e investimenti, a favore del miglioramento della qualità dell'aria.