



DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO
E DELL'AMBIENTE

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

Ottobre 2019

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, fino ad oltre 40 milioni di euro annui, il finanziamento del crescente fabbisogno.

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, per l'anno 2017 le risorse statali sono quantificate in 353 milioni di euro e a decorrere dall'anno 2018 in circa 364 milioni di euro.

Tuttavia, in tale quadro di riferimento la Regione, nel triennio 2018-2020, mette a disposizione ulteriori proprie risorse, oltre 50 milioni di euro, per la realizzazione di una riforma del settore e delle politiche strategiche sul trasporto pubblico collettivo delineate nel nuovo "Patto per il tpl".

La riforma del settore riguarderà la semplificazione della governance, con la conferma della fusione delle Agenzie locali per la mobilità sulla base degli ambiti ottimali come definiti dalla Regione in coerenza con la normativa e gli indirizzi in vigore in tema di affidamenti. Tale percorso vede operativa, da marzo 2017, la nuova Agenzia Mobilità Romagna Srl consortile, che opera nei tre bacini provinciali di Forlì-Cesena, Ravenna e Rimini.

Nel quadro di contesto è inoltre 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.

Riguardo ai percorsi aggregativi delle società di trasporto occorre evidenziare che la cooperazione ed eventuali integrazioni tra le stesse costituisce un'ulteriore operazione per le strategie di sviluppo del trasporto pubblico locale in Emilia-Romagna nel medio-lungo termine, che porterebbe, 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.

Nel 2016, a seguito della conclusione delle procedure di gara ad evidenza pubblica per il nuovo affidamento dei servizi ferroviari di competenza regionale, è stato stipulato il Contratto di servizio con l'Associazione temporanea di imprese, costituitasi tra Trenitalia e FER, poi trasformata in un'unica società. Dall'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 (Società ferroviaria provvisoria) partecipata al 70% da Trenitalia e al 30% da Tper. Uno degli elementi più qualificanti sui quali ha puntato il nuovo contratto di servizio riguarda il radicale rinnovo del materiale rotabile, che l'impresa vincitrice deve garantire sin dall'avvio del nuovo affidamento. L'obiettivo è quello di migliorare radicalmente la qualità dei servizi offerti e la loro regolarità e affidabilità.

L'arrivo del nuovo materiale rotabile, in totale 96 nuovi treni, di cui 75 attesi nel 2019, 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.

Sul fronte dei passeggeri trasportati, il trasporto pubblico su gomma registra anche nel 2018 un incremento dell'1,4%, rispetto all'anno precedenti, raggiungendo circa i 295 milioni di passeggeri all'anno, confermando e consolidando la crescita degli ultimi anni.

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario, si è registrato negli ultimi anni un incremento significativo soprattutto sui servizi svolti sulla rete regionale, che ha confermato il sostanziale trend di crescita,

portando la quantità dei passeggeri a oltre 47 milioni all'anno se si considerano i passeggeri saliti mediamente su tutti i treni del trasporto ferroviario regionale nelle stazioni dell'Emilia-Romagna.

A questi valori vanno aggiunti quelli riferiti ai passeggeri che continuano a utilizzare i treni della "lunga percorrenza" usufruendo del titolo di viaggio denominato "Mi Muovo Tutto Treno", frutto di un Accordo consolidato dalla Regione con la Direzione di "Trenitalia passeggeri", che ha loro consentito l'accesso ai servizi della "lunga percorrenza" a condizioni particolarmente vantaggiose, aggregando pertanto questi treni all'offerta complessiva del trasporto regionale.

Occorre rilevare che l'offerta concorrenziale sempre più praticata dai treni della lunga percorrenza, soprattutto sulla dorsale centrale, ha portato a un ulteriore trasferimento su questi ultimi di una quota dei passeggeri che utilizzavano (e ancora in parte utilizzano) il trasporto regionale.

Nel corso del 2018 si è attuata l'integrazione tariffaria tra servizi ferroviari e servizi di trasporto pubblico urbano: i possessori di abbonamento ferroviario valido dall'1 settembre 2018 con origine e/o destinazione in una delle 13 città dotate del servizio urbano, potranno usufruire di quest'ultimo senza alcuna spesa aggiuntiva. Si tratta di una operazione che attualmente coinvolge circa 60.000 pendolari, che potranno risparmiare una quota variabile da 110 euro fino a 180 euro per ogni anno. L'iniziativa, che vede un impegno di risorse regionali pari a circa 6.000.000 euro su base annua, è destinata ad incrementare l'utilizzo del treno e del servizio urbano su gomma, diminuendo l'utilizzo dell'automobile privata.

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. Su alcune relazioni sono da registrare ancora situazioni di sofferenza, da attribuire soprattutto a numerose soppressioni di treni.

Nel 2017 è stato sottoscritto tra Regione Emilia Romagna, Ministero della Infrastrutture e dei trasporti e RFI il masterplan che definisce gli scenari di sviluppo infrastrutturali e tecnologico nonché, anche in attuazione all'art. 47 del D.L. 50/2017 che riguarda la definizione delle linee di rilevanza nazionale e l'eventuale acquisizione delle stesse da parte dello stato: ciò costituisce un'ulteriore valorizzazione della qualità della nostra rete, su cui potranno esser fatti importanti investimenti. Nel 2017 sono inoltre proseguiti gli investimenti per il potenziamento e l'ammodernamento della rete ferroviaria regionale, in gran parte volti a migliorare le condizioni di sicurezza dell'esercizio ferroviario che per la quale è previsto un piano di attuazione, rivolto a tutta la rete regionale, che la porterà a uno standard allineato a quello della rete nazionale, essendo stata inserita, per le sue numerose interconnessioni con quest'ultima, nello "spazio ferroviario europeo unico".

Una particolare attenzione è stata posta anche nella riqualificazione delle stazioni/fermate della Rete Regionale che si affianca a quella già avviata sulla Rete Nazionale.

Per il settore delle infrastrutture viarie è proseguita l'attività finalizzata alla realizzazione dell'autostrada Cispadana mediante concessione di costruzione e gestione anche con capitale privato, e con partecipazione finanziaria pubblica. In particolare nel corso del 2018, dopo aver escluso la possibilità di subentro dello Stato nella concessione, che rimane in capo alla Regione Emilia-Romagna, è proseguita l'attività di interrelazione con il Concessionario 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 e 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.

Come noto a partire dall'1 ottobre 2001, in conformità alla Legge 59/97 (Bassanini) e ai DPCM attuativi, che avevano demandato a ciascuna Regione, nell'ambito della propria autonomia, la decisione sulle modalità di gestione della rete stradale e sulle risorse, sono stati trasferiti dall'ANAS alle Province dell'Emilia-Romagna 2.000 km di strade (mentre circa 1.000 km sono rimasti di competenza statale). La Legge n. 122 del 30/7/2010 ha tuttavia di fatto azzerato i trasferimenti finanziari provenienti dallo Stato relativi alla viabilità, 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. Nei primi mesi del 2018 è stato riavviato, dopo un primo dissenso manifestato precedentemente da parte delle Province e della Città metropolitana, un confronto nel merito della proposta, che si è conclusa nel mese di novembre del 2018, con l'intesa in Conferenza Stato, Regioni e Autonomie locali sulla bozza di DPCM predisposta dal Ministero relativa alla riclassificazione a statali di alcune strade provinciali che quindi passeranno alla gestione di ANAS. Si è quindi avviato l'iter del DPCM, che prevede un parere del Consiglio Superiore Lavori Pubblici e l'approvazione delle competenti commissioni parlamentari, prima della definitiva approvazione che dovrebbe avvenire entro l'anno in corso.

E' proseguito nel corso dell'anno il negoziato con il Governo, avviato lo scorso 9 novembre 2017, relativo al processo di autonomia ai sensi dell'art. 116 della Costituzione.

Al riguardo la Regione ha approvato un "Documento di indirizzi per l'acquisizione di ulteriori forme e condizioni particolari di autonomia ai sensi dell'art. 11 co. III della Costituzione", nel quale ha indicato, fra le richieste da avanzare al Governo, il "riconoscimento delle competenze legislative e amministrative per la programmazione di interventi di manutenzione straordinaria, oltre che di riqualificazione e potenziamento, della rete ferroviaria e stradale nazionale, in aggiunta alle competenze già in essere sulla restante rete di interesse regionale".

Con riferimento agli investimenti a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) 2014-2020, a seguito delle Delibere 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.

In particolare per l'intervento denominato "Manutenzione straordinaria delle strade comunali di montagna", l'8 aprile 2018 la Regione ha sottoscritto con il MIT una convenzione con la quale la Regione Emilia-Romagna è stata individuata quale soggetto beneficiario dei finanziamenti statali di cui sopra, con il compito di effettuare un riparto della somma complessivamente prevista, pari a 7 milioni di euro, a favore delle Unioni dei Comuni montani e dei Comuni montani derivanti da fusione e non aderenti ad una Unione, individuati quali soggetti attuatori delle opere.

Nel corso del 2018 il Sistema regionale di rilevazione automatizzata dei flussi di traffico (sistema MTS) realizzato in collaborazione con le Province e l'Anas, ha registrato poco più di 1 miliardo di transiti veicolari, dei quali circa 1 miliardo di veicoli leggeri e circa 62,5 milioni di veicoli pesanti. Si conferma quindi la ripresa dei traffici totali ritornati quasi ai valori del periodo pre-crisi.

Per quanto riguarda la sicurezza stradale, nel corso del 2017 (l'anno al quale risalgono i dati ufficiali disponibili) si sono registrati nel territorio regionale 17.362 incidenti, 23.500 feriti, 378 morti. Rispetto al 2016 si registra un notevole aumento di soggetti deceduti con oltre il 23%, mentre gli incidenti e i feriti al contrario subiscono un leggero calo.

Fortunatamente i dati provvisori ISTAT relativi al 2018 indicano una diminuzione delle vittime superiore al 16% rispetto al 2016, infatti i morti sono pari a 316 con una diminuzione di 62 unità.

Si rileva comunque che sia il numero delle vittime che il numero degli incidenti hanno subito una diminuzione rispetto ai dati del 2014.

Nel corso del 2018 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, realizzate attraverso l'Osservatorio per l'educazione alla sicurezza stradale.

La Regione ha 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.

Si ribadisce inoltre 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 ER 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.

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 verificando 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.

Alla fine del 2018 è stato emesso un ulteriore decreto DM n. 553/2018 che assegna ulteriori fondi, pari a euro 431.011,66, ad ampliamento del programma del DM 481/2016. La Regione sta eseguendo le opportune verifiche per lo scorrimento della graduatoria di riserva già approvata in occasione dell'attuazione dei precedenti decreti.

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 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 stata completata e resa operativa, in stretta collaborazione con tutte le Province dell'Emilia-Romagna, l'adozione dell'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. A distanza di un quadriennio dalla sua realizzazione e con oltre 80.000 pratiche gestite, l'utilizzo di TEonline ha dato risultati molto soddisfacenti, 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 integrandolo 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.

Riguardo invece all'offerta intermodale per il trasporto delle merci, in questi anni è in corso una fase straordinaria di trasformazione e di riassetto dovuta sia ad alcune realizzazioni infrastrutturali portate a conclusione, sia alla lenta ripresa economica, che incidono sullo scenario del trasporto ferroviario modificando l'assetto dei nodi regionali. In questo quadro, la Regione, conclusa l'applicazione della legge di incentivazione al trasporto ferroviario delle merci (L.R. 15/09), ha proseguito con l'applicazione della analoga legge di incentivazione (L.R. 10/14), varata, visto il successo della misura, per consolidare il sistema del trasporto ferroviario delle merci in regione. La legge ha consentito di contrastare il crollo del settore e di risalire e superare i valori del trasporto ferroviario merci raggiunti nel 2007.

Infatti si è registrato un aumento pari a 3,9 milioni di ton. di merci trasportate rispetto a un aumento stimato di 2,2 milioni di ton. negli anni 2015-2017, quantitativi mantenuti nel 2018.

A seguito dell'attivazione del tavolo per individuare le possibili azioni collaborative tra le piattaforme intermodali della Regione sono state identificate specifiche tematiche di interesse comune per le quali avviare azioni di promozione di sistema, che hanno rappresentato i pilastri per la stesura di un Protocollo tra le parti che in data 16 marzo 2018 è stato sottoscritto 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 Intermosal Sa).

Il Protocollo d'Intesa è finalizzato a dare avvio a iniziative di qualificazione, sviluppo e promozione del "cluster intermodale regionale" nel contesto 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.

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) è da segnalare che il CIPE, con la delibera n. 1/2018, ha approvato il progetto definitivo dell'"Hub portuale di Ravenna", dal costo previsto complessivo di 235 milioni di euro, che prevede l'approfondimento dei canali Candiano e Baiona del porto di Ravenna, adeguamento delle banchine operative esistenti, nuovo terminal in penisola Trattaroli e riutilizzo del materiale estratto in attuazione del P.R.P. vigente 2007. 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.

Nel 2017 lo scalo portuale ravennate ha rappresentato il 5,3% del movimento merci portuale italiano, occupando il quinto posto sui 30 porti italiani censiti da Assoporti e sono state movimentate quasi 26,7 milioni di tonnellate di merci (26.684.485 ton) con un incremento di +0,6% rispetto al 2017 (circa 180 mila tonnellate in più).

Per il settore aeroportuale nel 2018 è proseguito l'impegno della Regione Emilia-Romagna nel suo ruolo di coordinamento a sostegno della crescita del traffico aereo regionale, cercando di promuovere attivamente ogni possibile cooperazione tra gli scali regionali per imprimere alle politiche regionali nel settore aeroportuale quell'indirizzo necessario a evitare una competizione dannosa sul territorio e fra i territori.

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

Nello specifico per quest'ultimo aeroporto, ENAC, con provvedimento datato il 20 marzo 2017, ha revocato l'aggiudicazione della gara per la gestione dell'Aeroporto di Forlì alla Società Air Romagna e nel febbraio 2018 ENAC ha pubblicato il bando per una nuova procedura relativa all'affidamento in concessione di gestione totale trentennale dell'Aeroporto "Ridolfi" di Forlì: la Società "F.A. Srl" si è aggiudicata la gestione totale trentennale con provvedimento dirigenziale emesso a luglio 2018. Tuttavia, al momento, lo scalo aeroportuale è ancora chiuso al servizio commerciale, in attesa, da parte della Società aggiudicataria, di ottenere le necessarie autorizzazioni dagli enti preposti.

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

A seguito della presentazione ad ENAC da parte di So.Ge.A.P. (Società di gestione dell'Aeroporto di Parma) del Piano Quadriennale degli Investimenti, la Regione si è attivata con il Ministero delle Infrastrutture per definire le procedure e attivare il cofinanziamento, di 12M€, con i fondi CIPE di cui alla Delibera n. 54/2016 "Fondo Sviluppo Coesione 2014-20", previsto per l'allungamento della pista.

Per il settore idroviario il 2017 ha confermato le difficoltà del trasporto delle merci nel sistema idroviario padano-veneto, con valori ancora inferiori alle 200.000 tonnellate già evidenziatosi negli anni precedenti. Il dato rilevato si può paragonare, sostanzialmente, al 2015 se integrato con i potenziali trasporti di inerti all'interno del fiume e dei canali, non rilevati e quantificabili come nel precedente biennio.

Per quanto riguarda gli interventi sul Sistema Idroviario Padano Veneto nel 2018 sono terminati i lavori di realizzazione della nuova conca di Isola Serafini sul fiume Po, che permetterà la navigazione dell'asta fluviale: sono in corso le operazioni di collaudo. Si sta procedendo con la progettazione definitiva ed esecutiva delle opere di regolazione dell'alveo di magra del fiume Po ed ora è in corso di definizione la procedura di VIA; si dovrebbe arrivare all'avvio dei lavori per fine 2020; i lavori di adeguamento dell'Idrovia Ferrarese alla V classe da Pontelagoscuro al mare a Porto Garibaldi, che rappresentano l'opera più impegnativa sia dal punto di vista strutturale che di impatto economico, sono in corso di esecuzione; nel 2018 è stato avviato l'intervento, relativo alla demolizione e ricostruzione della botte a sifone del Canal Bianco lungo il canale Boicelli.

*Raffaele Donini
Assessore trasporti, reti infrastrutture materiali
e immateriali, programmazione territoriale
e agenda digitale*

COORDINAMENTO GENERALE

Paolo Ferrecchi

Direttore Generale Cura del territorio e dell'ambiente

COORDINAMENTO REDAZIONALE, EDITORIALE E GRAFICO

Teresa Valentina Sblendorio

Direzione Generale Cura del territorio e dell'ambiente

Si ringraziano per la collaborazione:

Barbara Bagnolati

Gisella Gardi

Carlotta Malfone

Graziella Martelli

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 del Servizio trasporto pubblico e mobilità sostenibile

Collaborazione

Alessandro Albertini

Umberto Ghiacci

Pietro Musolino

Paola Bassi

Rosetta Iannini

Andrea Normanno

Monica Calzolari

Fabrizio Melis

Rossella Vanini

Elisabetta Costanzo

Patrizia Melotti

Marco Zagnoni

Micheline Fruci

Roberta Morico

PER LA PARTE RELATIVA AL SETTORE FERROVIARIO

Coordinamento

Alessandro Meggiato

Responsabile del Servizio trasporto pubblico e mobilità sostenibile

Collaborazione

Gianluca Ameli

Andrea Cannini

Caterina Granata

Sandra Biagi

Ramona Cantori

Lucia Immacolata Laporta

Chiara Bini

Stefano Cesari

Raffaella Lelli

Daniela Bonifacci

Mauro Di Lella

Gabriele Minarelli

Laura Brugnolo

Daniela Domenicali

Cesare Sgarzi

Ivan Beltramba

Carla Giorgi

Collaborazione per le analisi statistiche

Alessandro Albertini

Servizio trasporto pubblico e mobilità sostenibile

Collaborazione per la parte relativa all'Alta capacità ferroviaria e alla Stazione di Bologna

Patrizia Melotti

Servizio trasporto pubblico e mobilità sostenibile

PER LA PARTE RELATIVA ALL'INTEGRAZIONE MODALE E TARIFFARIA

Roberta Morico

Servizio trasporto pubblico e mobilità sostenibile

Cesare Sgarzi

Servizio trasporto pubblico e mobilità sostenibile

PER LA PARTE RELATIVA ALLE CONSIDERAZIONI DI SINTESI DEI SETTORI AUTOFILOVIARIO E FERROVIARIO

Coordinamento

Alessandro Meggiato

Responsabile del Servizio trasporto pubblico e mobilità sostenibile

Collaborazione

Sandra Biagi
Monica Calzolari

Carla Giorgi
Pietro Musolino

PER LA PARTE RELATIVA AL SETTORE STRADALE

Coordinamento settore stradale

Alfeo Brognara

Responsabile del Servizio Viabilità, logistica e trasporto per vie d'acqua

Collaborazione

Claudio Branduzzi
Loretta Cacciapuoti
Giuseppe Casacchia
Salvatrice Irene Di Bennardo
Claudio Domenichini
Paolo Dovadoli
Annarita Falchieri

Stefano Filippini
Gabriella Ghiselli
Stefano Grandi
Elena Grossi
Luciano Lo Mazzo
Sabrina Mingozzi
Antonella Nanetti

Daniela Neretti
Paola Pacini
Federica Ropa
Anna Lisa Schembri
Marco Vaccari
Andrea Virgili
Gloria Zovi

Collaborazione per i dati relativi ai flussi autostradali

Massimo Farina

Servizio Pianificazione territoriale e urbanistica, dei trasporti e del paesaggio

PER LA PARTE RELATIVA ALLA CULTURA DELLA SICUREZZA STRADALE

Coordinamento

Mauro Sorbi

Presidente Osservatorio per l'educazione alla sicurezza stradale

Collaborazione

Maurizio Dall'Ara

Annamaria Orsi

Servizio Viabilità, logistica e trasporto per vie d'acqua

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

Antonella Nanetti

Servizio Viabilità, logistica e trasporto per vie d'acqua

Collaborazione

Stefano Grandi

Servizio Viabilità, logistica e trasporto per vie d'acqua
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

Responsabile del Servizio Viabilità, logistica e trasporto per vie d'acqua

Per il Porto di Ravenna - Parte generale e investimenti

Cristina Bianchi

Giuseppe Casacchia

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

Giuliana Chiodini

Per il trasporto merci e la logistica

Giuliana Chiodini

Sabrina Mingozi

PER LA PARTE RELATIVA AL SETTORE AEROPORTUALE

Coordinamento

Alfeo Brognara

Responsabile del Servizio Viabilità, logistica e trasporto per vie d'acqua

Collaborazione

Cristina Bianchi

Servizio Viabilità, logistica e trasporto per vie d'acqua

Accordi territoriali

Patrizia Melotti

Servizio trasporto pubblico e mobilità sostenibile

PER LA PARTE RELATIVA AL SETTORE IDROVIARIO

Coordinamento

Alfeo Brognara

Responsabile del Servizio Viabilità, logistica e trasporto per vie d'acqua

Collaborazione

Cristina Bianchi

Giuseppe Casacchia

Gloria Zovi

PER LA PARTE RELATIVA AL PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI

Denis Barbieri

Servizio Pianificazione territoriale e urbanistica, dei trasporti e del paesaggio

Massimo Farina

Servizio Pianificazione territoriale e urbanistica, dei trasporti e del paesaggio

Patrizia Mastropaolo

Servizio Pianificazione territoriale e urbanistica, dei trasporti e del paesaggio

Emanuele Moretti

Servizio Pianificazione territoriale e urbanistica, dei trasporti e del paesaggio

Indice

INTRODUZIONE

1	PREFAZIONE	19
---	------------	----

IL CONTESTO ISTITUZIONALE

2	INQUADRAMENTO GENERALE	23
2.1	LE FUNZIONI DELLA REGIONE NEL SETTORE DEI TRASPORTI	23
2.1.1	LE FUNZIONI RELATIVE AL SETTORE AUTOFILOVIARIO E ALLA MOBILITÀ URBANA	23
2.1.2	LE FUNZIONI IN MATERIA FERROVIARIA	23
2.1.3	L'EVOLUZIONE DEL QUADRO NORMATIVO IN MATERIA DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	24
2.1.4	LE FUNZIONI IN MATERIA STRADALE	30
2.1.5	LE FUNZIONI NEL SETTORE DELLA LOGISTICA E DEL TRASPORTO MERCI	32
2.1.6	LE FUNZIONI IN MATERIA PORTUALE	32
2.1.7	LE FUNZIONI IN MATERIA AEROPORTUALE	34
2.1.8	LE FUNZIONI RELATIVE AL SETTORE IDROVIARIO	35
2.2	L'ATTIVITÀ REGIONALE DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE	36
2.2.1	IL PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI	36

IL SETTORE AUTOFILOVIARIO E LA MOBILITÀ URBANA

3	MONITORAGGIO DEL SETTORE	41
3.1	PREMESSA	41
3.2	SERVIZI OFFERTI E CONTRIBUTI EROGATI	42
3.2.1	SERVIZI OFFERTI	42
3.2.2	CONTRIBUTI EROGATI	42
3.2.3	SERVIZI NON DI LINEA	46
3.3	DATI ECONOMICO-GESTIONALI	47
3.3.1	RICAVI DA TRAFFICO, PASSEGGERI TRASPORTATI ED EVASIONE TARIFFARIA	47
3.3.2	ADDETTI E COSTO DEL LAVORO	51
3.3.3	COSTO TOTALE DI ESERCIZIO ED ECONOMICITÀ IN SINTESI	53
3.4	INVESTIMENTI PER LA MOBILITÀ URBANA E IL TRASPORTO PUBBLICO	55
3.4.1	INVESTIMENTI IN OPERE E MEZZI DI MOBILITÀ NEL PERIODO 2000-2018	55
3.4.2	AZIONI PER IL TRASPORTO PUBBLICO E LA MOBILITÀ SOSTENIBILE	57
3.4.3	INVESTIMENTI E AZIONI PER IL SISTEMA REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLOPEDONALE	64
3.4.4	IL PARCO MEZZI AUTOBUS E FILOBUS REGIONALE	75
3.5	OSSERVATORIO DEGLI INDICATORI DELLA MOBILITÀ URBANA E DEL TRASPORTO PUBBLICO	81
3.5.1	INDICATORI DI CONTESTO DELLE AREE URBANE	85
3.5.2	QUALITÀ DELL'ARIA NELLE AREE URBANE	95
3.5.3	INDICATORI DI MOBILITÀ URBANA	99
3.5.4	INDICATORI TRASPORTO PUBBLICO NELLE AREE URBANE	107
3.6	INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ URBANA	115
3.6.1	IL SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO INTEGRATO METROPOLITANO BOLOGNESE	115
3.6.2	IL TRASPORTO RAPIDO COSTIERO (TRC) DELLA COSTA ROMAGNOLA	107

IL SETTORE FERROVIARIO

4	MONITORAGGIO DEL SETTORE	125
4.1	PREMESSA	125
4.2	I SERVIZI FERROVIARI	127
4.2.1	VARIAZIONI DELL'OFFERTA FERROVIARIA COME CONSEGUENZA DEL PROCESSO DI RIPROGRAMMAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	127
4.2.2	VARIAZIONI DELL'OFFERTA FERROVIARIA A SEGUITO DI POTENZIAMENTI DELL'INFRASTRUTTURA E DI BISOGNI ESPRESSI DAGLI UTENTI	127
4.2.3	VARIAZIONI DELL'OFFERTA FERROVIARIA A SEGUITO DI PROVVEDIMENTI NORMATIVI	128
4.3	LA QUALITÀ DEL SERVIZIO FERROVIARIO	129
4.3.1	PUNTUALITÀ	129
4.4	ANALISI SULLE FREQUENTAZIONI DEL TRASPORTO FERROVIARIO REGIONALE	136
4.4.1	LA DOMANDA SODDISFATTA NEL SETTORE FERROVIARIO	136
4.4.2	TRASPORTO FERROVIARIO COMPLESSIVO: ANALISI STORICA PER COMPONENTE	137
4.4.3	IL SERVIZIO FERROVIARIO REGIONALE	140
4.5	STRUMENTI DI COMUNICAZIONE CON GLI UTENTI FERROVIARI	136
4.5.1	IL RAPPORTO CON LE ASSOCIAZIONI DEGLI UTENTI	136
4.6	DATI ECONOMICO-GESTIONALI	146
4.6.1	PREMESSA	146
4.6.2	GESTIONE RETE E SERVIZI DI TRASPORTO IN SINTESI	147
4.6.3	MONITORAGGIO DEI SERVIZI DI TRASPORTO FERROVIARIO	150
4.6.4	MONITORAGGIO DELLA GESTIONE DELLA RETE REGIONALE	154
4.7	INVESTIMENTI PER LA MOBILITÀ FERROVIARIA	160
4.7.1	INTERVENTI SULL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA NAZIONALE GESTITA DA RFI (GRUPPO FSI SPA)	160
4.7.2	LE STAZIONI FERROVIARIE	169
4.7.3	INVESTIMENTI PER IL RINNOVO DEL MATERIALE ROTABILE REGIONALE	173
4.7.4	ATTIVITÀ TECNICO-AMMINISTRATIVE DI COMPETENZA REGIONALE IN OTTEMPERANZA AL D.P.R. 753/80	174

L'INTEGRAZIONE TARIFFARIA: IL SISTEMA "MI MUOVO"

5	IL SISTEMA DI TARIFFAZIONE INTEGRATA IN EMILIA-ROMAGNA	178
5.1	GLI ABBONAMENTI MI MUOVO	178
5.2	MI MUOVO TUTTO TRENO	180

CONSIDERAZIONI DI SINTESI DEI SETTORI AUTOFILOVIARIO E FERROVIARIO

6	RISULTATI DEL MONITORAGGIO IN SINTESI	185
6.1	DATI SETTORIALI CARATTERISTICI E ANALISI DI TREND DEI SETTORI AUTOFILOVIARIO E FERROVIARIO	185
6.1.1	RISORSE, SERVIZIO OFFERTO E PASSEGGERI TRASPORTATI	185
6.1.2	RICAVI DA TRAFFICO	187
6.1.3	ADDETTI, COSTO DEL PERSONALE E PRODUTTIVITÀ	188
6.1.4	OBIETTIVI DI EFFICIENTAMENTO	189

IL SETTORE STRADALE

7	MONITORAGGIO DEL SETTORE	193
7.1	PREMESSA	193
7.2	INQUADRAMENTO GENERALE	194
7.2.1	IL SISTEMA INFORMATIVO DELLA VIABILITÀ	194
7.2.2	FLUSSI AUTOSTRADALI	231
7.3	L'AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA	233
7.4	INVESTIMENTI E PROGETTUALITÀ PER LA RETE STRADALE DI INTERESSE REGIONALE	236
7.4.1	STATO DI ATTUAZIONE DELLE OPERE FINANZIATE CON IL PROGRAMMA DI INTERVENTO SULLA RETE DELLE STRADE DI INTERESSE REGIONALE	236
7.4.2	STATO DI ATTUAZIONE DELLE OPERE FINANZIATE CON GLI ACCORDI DI PROGRAMMA QUADRO IN MATERIA DI INFRASTRUTTURE VIARIE	243
7.4.3	FINANZIAMENTI PREVISTI DALLE INTESE ATTUATIVE DEL DUP E DAL FONDO FSC 2014-2020	245
7.4.4	FINANZIAMENTI ASSEGNATI MEDIANTE CONVENZIONE	250
7.5	INVESTIMENTI E PROGETTUALITÀ PER LA RETE STRADALE NAZIONALE	254
7.5.1	STATO DI AVANZAMENTO INTERVENTI ANAS	254
7.5.2	REVISIONE DELLA RETE STRADALE DI INTERESSE NAZIONALE	263
7.5.3	INTERVENTI SULLA RETE AUTOSTRADALE NAZIONALE	267

LA SICUREZZA STRADALE

8	MONITORAGGIO DEL SETTORE	277
8.1	PREMESSA	277
8.1.1	L'INCIDENTALITÀ NELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA	278
8.2	LA CULTURA DELLA SICUREZZA STRADALE	296
8.2.1	L'OSSERVATORIO PER L'EDUCAZIONE ALLA SICUREZZA STRADALE	296
8.2.2	STRATEGIE, OBIETTIVI E PROGETTI PER L'EDUCAZIONE ALLA SICUREZZA STRADALE	296
8.2.3	LE ATTIVITÀ DEL 2018	298
8.3	I PROGRAMMI DI INTERVENTO PER LA SICUREZZA STRADALE	305

LA LOGISTICA, IL TRASPORTO MERCI E IL PORTO DI RAVENNA

9	MONITORAGGIO DEL SETTORE	311
9.1	PREMESSA	311
9.2	IL PORTO DI RAVENNA	312
9.2.1	CONTESTO COMPETITIVO DEL TRASPORTO MARITTIMO DELLE MERCI	318
9.2.2	EVOLUZIONE DEI FLUSSI DI TRAFFICO	322
9.2.3	INVESTIMENTI PER IL PORTO DI RAVENNA	327
9.3	IL TRASPORTO MERCI SU STRADA E L'AUTOTRASPORTO	328
9.3.1	IL TRASPORTO MERCI SU STRADA	328
9.3.2	LE IMPRESE DI AUTOTRASPORTO IN REGIONE	339
9.4	IL TRASPORTO FERROVIARIO DELLE MERCI	342
9.4.1	IL TRASPORTO FERROVIARIO MERCI REGIONALE E I NODI LOGISTICI	342
9.4.2	INTERVENTI PER IL TRAFFICO FERROVIARIO DELLE MERCI (L.R. 15/09 E L.R. 10/14)	353
9.4.3	INVESTIMENTI PER IL TRASPORTO FERROVIARIO DELLE MERCI (L.R. 15/09 E L.R. 10/14)	361
9.5	LA LOGISTICA URBANA	363
9.5.1	INVESTIMENTI PER LA LOGISTICA URBANA	364

IL SETTORE AEROPORTUALE

10	MONITORAGGIO DEL SETTORE	369
10.1	PREMESSA	369
10.2	INQUADRAMENTO GENERALE E CONFRONTO NAZIONALE	369
10.3	GLI AEROPORTI REGIONALI PRINCIPALI E I RELATIVI FLUSSI DI TRAFFICO	374
10.4	GLI ACCORDI TERRITORIALI PER IL POLO FUNZIONALE E LA DECARBONIZZAZIONE: ASSETTI TERRITORIALI, INFRASTRUTTURALI E ACCESSIBILITÀ	390

IL SETTORE IDROVIARIO

11	MONITORAGGIO DEL SETTORE	397
11.1	PREMESSA	397
11.2	INQUADRAMENTO GENERALE	397
11.2.1	LA RETE IDROVIARIA: IL SISTEMA IDROVIARIO PADANO VENETO	397
11.2.2	UTILIZZO DELLA RETE A FINI COMMERCIALI	398
11.3	INVESTIMENTI E PROGETTUALITÀ PER IL SISTEMA IDROVIARIO	402
11.3.1	PROGRAMMAZIONE E FONDI STATALI	402
11.3.2	PROGRAMMAZIONE E FONDI REGIONALI	404

LA SOSTENIBILITA' AMBIENTALE ED ENERGETICA DEI TRASPORTI

12	MONITORAGGIO DEL SETTORE	409
12.1	POLITICHE E AZIONI PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE IN EMILIA-ROMAGNA	409
12.1.1	IL QUADRO NORMATIVO PER IL RINNOVO DEL PARCO VEICOLARE E LA PROMOZIONE DEI VEICOLI PULITI	409
12.1.2	STRATEGIA UNITARIA REGIONALE PER LA MITIGAZIONE E L'ADATTAMENTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI	412
12.1.3	IL PIANO DELLA MOBILITÀ ELETTRICA IN EMILIA-ROMAGNA "MI MUOVO ELETTRICO"	412
12.2	L'INTEGRAZIONE TRA I PIANI REGIONALI E I PIANI URBANI DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS)	417
12.3	I PROGETTI EUROPEI PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE	419

ALLEGATI

	ALLEGATO AL CAPITOLO 3 - ASSETTO DELLE AGENZIE LOCALI PER LA MOBILITÀ	429
	ALLEGATO AL CAPITOLO 7 - SISTEMA REGIONALE DI RILEVAZIONE AUTOMATIZZATA DEI FLUSSI DI TRAFFICO: ELENCO DELLE POSTAZIONI ATTIVATE E RELATIVO TRAFFICO GIORNALIERO MEDIO 2018	437

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.

All'interno della presente pubblicazione vengono forniti gli ultimi dati disponibili per ciascun settore, oltre ad alcune parti che sono rimaste invariate rispetto ai rapporti precedenti, che si è deciso di mantenere comunque al fine di offrire un inquadramento più chiaro e una lettura più agevole del documento.

La relazione 2019 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, tenendo 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 2018 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.