

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





DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO
E DELL'AMBIENTE

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

Novembre 2020

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 a oltre 50 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 a 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 i primi 86 completati entro il 2020), 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 2019 un incremento del 3,6% rispetto all'anno precedente e del 19% rispetto al 2012, raggiungendo circa i 313 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 45 milioni all'anno, pari a un incremento del 4,6% rispetto all'anno precedente, e al 18,4% rispetto al 2012.

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, 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.

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.

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 tecnologici 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, mediante concessione di costruzione e gestione con capitale privato, e con partecipazione finanziaria pubblica, dell'autostrada Cispadana. In particolare, nel corso del 2019, riguardo all'autostrada regionale Cispadana (fra la A22 a Reggio e la A13 a Ferrara Sud) la cui realizzazione è prevista a carico di ARC S.p.a., 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 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.

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. Nei primi mesi del 2018 si è avviato nuovamente, dopo una fase di dissenso da parte delle Province e della Città metropolitana, un confronto nel merito della proposta, che 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 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 a seguito del parere del Consiglio Superiore Lavori Pubblici e l'approvazione delle competenti commissioni parlamentari, è stato definitivamente approvato il 29/11/2019.

È proseguito nel corso dell'anno il negoziato, avviato il 3 ottobre 2017, con il Governo sul processo di autonomia ai sensi dell'art. 116 della Costituzione.

Al riguardo la Regione ha approvato una risoluzione recante: "Avvio del procedimento finalizzato alla sottoscrizione dell'Intesa con il Governo per il conseguimento di "ulteriori forme e condizioni particolari di autonomia" ai sensi dell'articolo 116, comma terzo, della Costituzione", nel quale ha indicato, fra le richieste da avanzare al Governo, il "riconoscimento delle competenze legislative e volte a superare la frammentazione amministrativa per la disciplina dei procedimenti in materia di edilizia, infrastrutture, impianti produttivi, con l'obiettivo di incrementare l'attrattività del sistema territoriale, ai fini della regolarizzazione degli stati legittimi, per errori materiali o approssimazioni tecniche e della messa in sicurezza sismica".

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. Nel corso dell'anno sono stati avviati 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 31/12/2021 pena la revoca del finanziamento.

In particolare è stato quasi completato l'intervento denominato "Manutenzione straordinaria delle strade comunali di montagna", per il quale l'8 aprile 2018 la Regione aveva sottoscritto con il MIT una convenzione, con la quale la Regione Emilia-Romagna è stata individuata quale soggetto beneficiario dei finanziamenti statali, 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.

Per quanto riguarda la rete autostradale nazionale italiana la competenza è giuridicamente del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), 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 MIT 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 2019, a svolgere un'azione di coordinamento e di mediazione fra le esigenze talvolta contrastanti dei diversi soggetti che sono interessati a queste opere, a partire dalla fase progettuale, passando per quella approvativa, per finire a quella realizzativa.

In particolare, in relazione al progetto di potenziamento in sede del sistema autostradale-tangenziale del Nodo di Bologna, nel corso del 2019 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha richiesto alla concessionaria alcuni approfondimenti a seguito dei quali nei primi mesi del 2020 è stata condivisa con la Regione e gli Enti territoriali una configurazione progettuale sulla quale proseguire l'iter approvativo.

Nel corso del 2019 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 2018 (l'anno al quale risalgono i dati ufficiali disponibili) si sono registrati nel territorio regionale, 16.597 incidenti, 22.450 feriti, 316 morti. Rispetto al 2017 si registra una discreta diminuzione di soggetti deceduti, circa il 20%, gli incidenti e i feriti subiscono un ulteriore leggero calo.

Purtroppo i dati provvisori da ISTAT relativi al 2019 indicano un aumento delle vittime superiore al 10 % rispetto al 2018, infatti i morti risultano pari a 352 con un aumento di 36 unità, anche se il numero dei feriti e il numero degli incidenti continuano a diminuire.

Questo dato delle vittime relativo ai dati provvisori del 2019, evidenzia che il tema della sicurezza non può essere considerato un obiettivo raggiunto, ma è ancora necessario un impegno costante, un continuo lavoro di sensibilizzazione, ricerca e azioni specifiche.

Nel corso del 2019 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 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, attualmente risultano tutti aggiudicati e avviati, nel rispetto della tempistica dettata dal Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti; due degli interventi risultano ultimati.

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. Molti degli interventi sono 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 assegna 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).

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 è già disponibile 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. L'utilizzo di TE_online con ormai oltre 100.000 pratiche gestite, 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 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 riassetamento 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 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 infatti si è registrato un aumento pari a 3,9 milioni di ton. di merci trasportate rispetto ad un aumento stimato di 2,2 milioni di ton. negli anni 2015-2017, quantitativi mantenuti nel 2018.

Conseguentemente, in data 19 luglio 2019 la Regione ha effettuato apposita notifica alla Commissione Europea, in ottemperanza a quanto previsto dalle regole comunitarie vigenti in materia, per un Aiuto a sostegno del trasporto merci ferroviario nella Regione Emilia-Romagna. La Commissione stessa, con Decisione C(2019) 7371 del 10 ottobre 2019, non ha sollevato obiezioni (Aiuto di stato n. "SA.54990 (2019/N) *Italia*").

Il provvedimento è stato poi inserito nella L.R. 30/2019 "Disposizioni per la formazione del bilancio di previsione 2020-2022 (legge di stabilità regionale 2020)" all'art. 10, recante "Interventi per il trasporto ferroviario e fluviomarittimo delle merci",

Successivamente, con Delibera di Giunta: DGR n. 1944 dell'11/11/2019, è stata approvata la bozza di Bando attuativo, che poi è stata pubblicata sul BURERT ad inizio 2020.

Le caratteristiche principali dell'incentivo (L.R. 30/2019 art. 10) sono:

- risorse: 1.000.000 € all'anno per 3 anni (2020-2021-2022) = 3.000.000 €, di cui il 90% al trasp. Ferroviario e il 10% al fluviomarittimo;
- beneficiari: Imprese Logistiche – MTO, (no Imprese Ferroviarie);
- traffico incentivato: servizi ferroviari con O e/o D in Regione.

Nel corso del 2019 sono proseguite le attività e le iniziative del Cluster di ER.I.C. (Emilia-Romagna Intermodal Cluster) costituito con il Protocollo che è stato 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 Intermosal Sa); 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.

Il Protocollo d'Intesa è finalizzato a dare avvio ad 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.

Un'importante iniziativa avviata nel corso del 2019 è l'istituzione di una ZLS (zona logistica semplificata) focalizzata sul porto di Ravenna. La Regione infatti ha avviato la redazione del Piano di Sviluppo strategico (PSS) 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) "una ZLS è 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".

Le ZLS hanno lo scopo di rilanciare la competitività del settore portuale e logistico e di “creare condizioni favorevoli (in termini economici ed amministrativi) per lo sviluppo delle imprese già operative e per la nascita di nuove” (art. 2 del DPCM) nelle zone portuali, retro-portuali e nelle piattaforme logistiche collegate al porto anche mediante intermodalità ferroviaria a supporto del porto di Ravenna.

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. A fine novembre 2019 è stato pubblicato il bando di gara, da parte dell’AdSP, per l’affidamento dei lavori suddetti tramite General Contractor e nei primi mesi del 2020 è stato individuato l’Appaltatore.

Nel 2019 lo scalo portuale ravennate ha rappresentato il 5,5% del movimento merci portuale italiano, occupando l’ottavo posto sulle 16 Autorità di Sistema Portuale censite da Assoporti e sono state movimentate quasi 26,3 milioni di tonnellate di merci (26.256.248 ton) con una diminuzione di -1,6% rispetto al 2018 (circa 428 mila tonnellate in meno).

L’andamento complessivo del traffico ferroviario, nel porto di Ravenna anche nel 2019 è molto positivo, infatti, con 3.566.129 tonnellate trasportate su ferrovia ha registrato il proprio record storico (+ 0,1% rispetto al 2018), rappresentando il 13,6% del totale complessivo movimentato al Porto: è stato il terzo miglior risultato in Italia, dopo Trieste e La Spezia, grazie alla circolazione di 7.032 treni.

Per il settore aeroportuale nel 2019 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 2019, con 9.876.121 passeggeri, il traffico aereo in Emilia-Romagna ha registrato un nuovo aumento rispetto all’anno precedente, con quasi il 11% di crescita, confermando il trend positivo già avviato nel 2014. Ciò è dovuto alla crescita degli scali di Rimini (+28,3%) e Bologna (+10,6%), nonostante la diminuzione dei passeggeri transitati dallo scalo di Parma (-5,1%). 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.

Tutti e tre gli scali hanno compensato la totale inattività al servizio commerciale dell’aeroporto di Forlì, per il quale l’ENAC, con provvedimento datato il 20 marzo 2017, aveva 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, anche il 2019 ha registrato una flessione complessiva degli aeroporti regionali di -7,5%, pari a 49.000 tonnellate/anno trasportate (comprensivo delle merci-avio, merci-superficie e posta). Ciò è dovuto da una flessione degli aeroporti di Bologna (-7,3%), di Parma (-72,2%) e Rimini, (-87% tonnellate) rispetto al 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 2018 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.

Per cercare di dare un nuovo impulso all’utilizzo della modalità acqua per il trasporto merci la regione ha attivato, nel 2019, la nuova legge (LR 30/2019), che trae fondamento dalla precedente LR 10/2014, che prevede per il successivo triennio il finanziamento di interventi volti a perseguire la crescita del trasporto ferroviario e fluviale/fluviomarittimo delle merci mettendo a disposizione complessivamente circa 1M€ all’anno per 3 anni, di cui il 90% al trasporto ferroviario. ; purtroppo non c’è stata nessuna richiesta da parte di imprese del fluviomarittimo.

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 ed è in corso di definizione la procedura di VIA, si dovrebbe arrivare all’avvio dei lavori nel corso del 2021; 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 corso del 2019 sono proseguiti i lavori relativi alla demolizione e ricostruzione delle botti a sifone del canale cittadino e del canal Bianco lungo il canale Boicelli, oltre a quello del ponte provvisorio 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**

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

Rosetta Iannini

Andrea Normanno

Monica Calzolari

Fabrizio Melis

Rossella Vanini

Elisabetta Costanzo

Patrizia Melotti

Marco Zagnoni

Michelina Fruci

Roberta Morico

Umberto Ghiacci

Pietro Musolino

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 Mingozzi

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

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	21
---	------------	----

IL CONTESTO ISTITUZIONALE

2	INQUADRAMENTO GENERALE	25
2.1	LE FUNZIONI DELLA REGIONE NEL SETTORE DEI TRASPORTI	25
2.1.1	LE FUNZIONI RELATIVE AL SETTORE AUTOFILOVIARIO E ALLA MOBILITÀ URBANA	25
2.1.2	LE FUNZIONI IN MATERIA FERROVIARIA	25
2.1.3	L'EVOLUZIONE DEL QUADRO NORMATIVO IN MATERIA DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	26
2.1.4	LE FUNZIONI IN MATERIA STRADALE	33
2.1.5	LE FUNZIONI NEL SETTORE DELLA LOGISTICA E DEL TRASPORTO MERCI	34
2.1.6	LE FUNZIONI IN MATERIA PORTUALE	35
2.1.7	LE FUNZIONI IN MATERIA AEROPORTUALE	36
2.1.8	LE FUNZIONI RELATIVE AL SETTORE IDROVIARIO	37
2.2	L'ATTIVITÀ REGIONALE DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE	38
2.2.1	IL PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI	38

IL SETTORE AUTOFILOVIARIO E LA MOBILITÀ URBANA

3	MONITORAGGIO DEL SETTORE	43
3.1	PREMESSA	43
3.2	SERVIZI OFFERTI E CONTRIBUTI EROGATI	44
3.2.1	SERVIZI OFFERTI	44
3.2.2	CONTRIBUTI EROGATI	46
3.2.3	SERVIZI NON DI LINEA	49
3.3	DATI ECONOMICO-GESTIONALI	51
3.3.1	RICAVI DA TRAFFICO, PASSEGGERI TRASPORTATI ED EVASIONE TARIFFARIA	51
3.3.2	ADDETTI E COSTO DEL LAVORO	54
3.3.3	COSTO TOTALE DI ESERCIZIO ED ECONOMICITÀ IN SINTESI	57
3.4	INVESTIMENTI PER LA MOBILITÀ URBANA E IL TRASPORTO PUBBLICO	59
3.4.1	AZIONI PER IL TRASPORTO PUBBLICO E LA MOBILITÀ SOSTENIBILE	59
3.4.2	INVESTIMENTI E AZIONI PER IL SISTEMA REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLOPEDONALE	63
3.4.3	IL PARCO MEZZI AUTOBUS E FILOBUS REGIONALE	73
3.5	OSSERVATORIO DEGLI INDICATORI DELLA MOBILITÀ URBANA E DEL TRASPORTO PUBBLICO	78
3.5.1	INDICATORI DI CONTESTO DELLE AREE URBANE	83
3.5.2	QUALITÀ DELL'ARIA NELLE AREE URBANE	94
3.5.3	INDICATORI DI MOBILITÀ URBANA	96
3.5.4	INDICATORI TRASPORTO PUBBLICO NELLE AREE URBANE	104
3.6	INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ URBANA	112
3.6.1	IL SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO INTEGRATO METROPOLITANO BOLOGNESE	112
3.6.2	IL TRASPORTO RAPIDO COSTIERO (TRC) DELLA COSTA ROMAGNOLA	117

IL SETTORE FERROVIARIO

4	MONITORAGGIO DEL SETTORE	121
4.1	PREMESSA	121
4.2	I SERVIZI FERROVIARI	122
4.2.1	VARIAZIONI DELL'OFFERTA FERROVIARIA COME CONSEGUENZA DEL PROCESSO DI RIPROGRAMMAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	122
4.2.2	VARIAZIONI DELL'OFFERTA FERROVIARIA A SEGUITO DI POTENZIAMENTI DELL'INFRASTRUTTURA	123
4.3	LA QUALITÀ DEL SERVIZIO FERROVIARIO	124
4.3.1	PUNTUALITÀ	124
4.4	ANALISI SULLE FREQUENTAZIONI DEL TRASPORTO FERROVIARIO REGIONALE	127
4.4.1	LA DOMANDA SODDISFATTA NEL SETTORE FERROVIARIO	127
4.4.2	IL SERVIZIO FERROVIARIO REGIONALE	128
4.5	STRUMENTI DI COMUNICAZIONE CON GLI UTENTI FERROVIARI	134
5.1	IL RAPPORTO CON LE ASSOCIAZIONI DEGLI UTENTI	134
4.6	DATI ECONOMICO-GESTIONALI	135
4.6.1	PREMESSA	135
4.6.2	GESTIONE RETE E SERVIZI DI TRASPORTO IN SINTESI	136
4.6.3	MONITORAGGIO DEI SERVIZI DI TRASPORTO FERROVIARIO	139
4.6.4	MONITORAGGIO DELLA GESTIONE DELLA RETE REGIONALE	144
4.7	INVESTIMENTI PER LA MOBILITÀ FERROVIARIA	150
4.7.1	INTERVENTI SULL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA NAZIONALE GESTITA DA RFI (GRUPPO FSI SPA)	150
4.7.2	LE STAZIONI FERROVIARIE	159
4.7.3	INVESTIMENTI PER IL RINNOVO DEL MATERIALE ROTABILE REGIONALE	163
4.7.4	ATTIVITÀ TECNICO-AMMINISTRATIVE DI COMPETENZA REGIONALE IN OTTEMPERANZA AL D.P.R. 753/80	163

L'INTEGRAZIONE TARIFFARIA: IL SISTEMA "MI MUOVO"

5	IL SISTEMA DI TARIFFAZIONE INTEGRATA IN EMILIA-ROMAGNA	167
5.1	GLI ABBONAMENTI MI MUOVO	167
5.2	MI MUOVO TUTTO TRENO	170

L'INTEGRAZIONE TARIFFARIA: IL SISTEMA "MI MUOVO"

6	RISULTATI DEL MONITORAGGIO IN SINTESI	175
6.1	DATI SETTORIALI CARATTERISTICI E ANALISI DI TREND DEI SETTORI AUTOFILEVIARIO E FERROVIARIO	175
6.1.1	RISORSE, SERVIZIO OFFERTO E PASSEGGERI TRASPORTATI	175
6.1.2	RICAVI DA TRAFFICO	178
6.1.3	ADDETTI, COSTO DEL PERSONALE E PRODUTTIVITÀ	179
6.1.4	OBIETTIVI DI EFFICIENTAMENTO	180

IL SETTORE STRADALE

7	MONITORAGGIO DEL SETTORE	185
7.1	PREMESSA	185
7.2	INQUADRAMENTO GENERALE	186
7.2.1	IL SISTEMA INFORMATIVO DELLA VIABILITÀ	186
7.2.2	I FLUSSI AUTOSTRADALI	222
7.3	L'AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA	226
7.4	INVESTIMENTI E PROGETTUALITÀ PER LA RETE STRADALE DI INTERESSE REGIONALE	229
7.4.1	STATO DI ATTUAZIONE DELLE OPERE SULLA RETE DELLE STRADE DI INTERESSE REGIONALE	229
7.4.2	STATO DI ATTUAZIONE DELLE OPERE FINANZIATE DAL FAS 2000-2006, DAL FSC 2007-2013 E DAL FSC 2014-2020	235
7.4.3	FINANZIAMENTI ASSEGNATI MEDIANTE CONVENZIONE	241
7.4.4	ULTERIORI OPERE STRATEGICHE PER LA VIABILITÀ PROVINCIALE DI INTERESSE REGIONALE	244
7.4.5	FINANZIAMENTI PER INTERVENTI DI RIPRISTINO O CONSOLIDAMENTO DI OPERE D'ARTE	246
7.5	INVESTIMENTI E PROGETTUALITÀ PER LA RETE STRADALE NAZIONALE	248
7.5.1	STATO DI AVANZAMENTO INTERVENTI ANAS	248
7.5.2	REVISIONE DELLA RETE STRADALE DI INTERESSE NAZIONALE	257
7.5.3	INTERVENTI SULLA RETE AUTOSTRADE NAZIONALE	261

LA SICUREZZA STRADALE

8	MONITORAGGIO DEL SETTORE	273
8.1	PREMESSA	273
8.1.1	L'INCIDENTALITÀ NELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA	274
8.2	LA CULTURA DELLA SICUREZZA STRADALE	291
8.2.1	L'OSSERVATORIO PER L'EDUCAZIONE ALLA SICUREZZA STRADALE	291
8.2.2	STRATEGIE, OBIETTIVI E PROGETTI PER L'EDUCAZIONE ALLA SICUREZZA STRADALE	291
8.2.3	LE ATTIVITÀ	293
8.3	I PROGRAMMI DI INTERVENTO PER LA SICUREZZA STRADALE	303

LA LOGISTICA, IL TRASPORTO MERCI E IL PORTO DI RAVENNA

9	MONITORAGGIO DEL SETTORE	307
9.1	PREMESSA	307
9.2	IL PORTO DI RAVENNA	308
9.2.1	CONTESTO COMPETITIVO DEL TRASPORTO MARITTIMO DELLE MERCI	314
9.2.2	EVOLUZIONE DEI FLUSSI DI TRAFFICO	319
9.2.3	INVESTIMENTI PER IL PORTO DI RAVENNA	325
9.3	IL TRASPORTO MERCI SU STRADA E L'AUTOTRASPORTO	326
9.3.1	IL TRASPORTO MERCI SU STRADA	326
9.3.2	LE IMPRESE DI AUTOTRASPORTO IN REGIONE	342
9.4	IL TRASPORTO FERROVIARIO DELLE MERCI	344
9.4.1	IL TRASPORTO FERROVIARIO MERCI REGIONALE E I NODI LOGISTICI	344
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)	363
9.5	LA LOGISTICA URBANA	364
9.5.1	INVESTIMENTI PER LA LOGISTICA URBANA	366

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

IL SETTORE IDROVIARIO

11	MONITORAGGIO DEL SETTORE	395
11.1	PREMESSA	395
11.2	INQUADRAMENTO GENERALE	395
11.2.1	LA RETE IDROVIARIA: IL SISTEMA IDROVIARIO PADANO VENETO	395
11.2.2	UTILIZZO DELLA RETE A FINI COMMERCIALI	397
11.3	INVESTIMENTI E PROGETTUALITÀ PER IL SISTEMA IDROVIARIO	401
11.3.1	PROGRAMMAZIONE E FONDI STATALI	401
11.3.2	PROGRAMMAZIONE E FONDI REGIONALI	403

LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE ED ENERGETICA DEI TRASPORTI

12	MONITORAGGIO DEL SETTORE	407
12.1	POLITICHE E AZIONI PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE IN EMILIA-ROMAGNA	407
12.1.1	IL QUADRO NORMATIVO PER IL RINNOVO DEL PARCO VEICOLARE E LA PROMOZIONE DEI VEICOLI PULITI	407
12.1.2	IL PIANO DELLA MOBILITÀ ELETTRICA IN EMILIA-ROMAGNA "MI MUOVO ELETTRICO"	409
12.2	L'INTEGRAZIONE TRA I PIANI REGIONALI E I PIANI URBANI DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS)	412
12.3	I PROGETTI EUROPEI PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE	416

ALLEGATI

	ALLEGATO AL CAPITOLO 3 - ASSETTO DELLE AGENZIE LOCALI PER LA MOBILITÀ	426
	ALLEGATO AL CAPITOLO 7 - SISTEMA REGIONALE DI RILEVAZIONE AUTOMATIZZATA DEI FLUSSI DI TRAFFICO: ELENCO DELLE POSTAZIONI ATTIVATE E RELATIVO TRAFFICO GIORNALIERO MEDIO 2019	434
	ALLEGATO AL CAPITOLO 8 - ANALISI DEGLI INCIDENTI CHE COINVOLGONO MEZZI PESANTI (2010-2017)	439

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 2020 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 2019 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.