

ROCK

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

Dicembre 2021





DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO
E DELL'AMBIENTE

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

Dicembre 2021

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, le risorse statali sono quantificate nel 2020 in circa 366 milioni di euro.

Tuttavia, in tale quadro di riferimento la Regione, nel triennio 2018-2020, come accennato, ha messo a disposizione ulteriori proprie risorse correnti, oltre 50 milioni di euro, per l'attuazione delle politiche strategiche sul trasporto pubblico collettivo delineate nel nuovo "Patto per il tpl".

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.

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.

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 (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.

Le modifiche ai comportamenti dei cittadini legate al manifestarsi della pandemia che ha caratterizzato l'ultimo anno, hanno provocato importanti impatti sull'intero settore del trasporto pubblico, con ripercussioni significative sia sugli equilibri finanziari che sulle modalità di erogazione dei servizi.

Si è assistito a un a modifica profonda dell'articolazione della domanda di trasporto, che in buona parte conserverà modifiche strutturali, dall'altra a una riduzione della produttività del settore legata alle limitazioni di capacità dei mezzi come misura di contrasto del contagio, seppur con effetto temporaneo.

Il settore, nei cosiddetti mesi di lock-down, tra marzo e maggio 2020, ha perso, in termini di mancati ricavi, circa 30.000.000 € al mese, in parte compensati da una riduzione dei servizi a cui non ha corrisposto una riduzione dei corrispettivi chilometrici, come stabilito dalle norme statali sulla gestione dell'emergenza.

Si è riscontrato un parziale ritorno alla normalità nei mesi estivi, grazie alla riapertura delle attività economiche, pur essendo limitato a garantire fino all'80% della capacità di trasporto consueta, in base ai limiti fissati dal Comitato Tecnico e Scientifico (CTS). Tale limite ha comportato, in occasione della riapertura a settembre dell'anno scolastico, la necessità di fornire servizi straordinari, che sono stati programmati di concerto tra Regione, Agenzie ed Aziende, ricorrendo anche, come previsto dalle norme sulla gestione dell'emergenza, a operatori privati di noleggio bus con conducente.

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, a causa di quanto detto sopra in merito alla pandemia, sui bus sono passati dai 357 milioni nel 2019 a 236 milioni del 2020, con un calo rispetto all'anno precedente 34,05%, mentre i passeggeri del servizio ferroviario regionale sono passati da 45,4 mln a 22,5 mln, con una diminuzione media annuale di circa il 50%.

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.

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 4 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.

Nel 2020 è stato sottoscritto il Protocollo di intesa tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Rete Ferroviaria italiana SpA e Regione Emilia-Romagna per il potenziamento del collegamento ferroviario Ravenna-Rimini, uno degli obiettivi previsti dal PRIT 2025. Saranno individuate e definite, con un Accordo attuativo, il piano degli interventi infrastrutturali, tecnologici, operativi e organizzativi necessari a realizzare il miglioramento dei collegamenti ferroviari tra Ravenna e Rimini, misure di adeguamento che consentiranno di effettuare servizi sulla linea romagnola con una frequenza di 30 minuti per senso di marcia e con fermata in tutte le località di servizio intermedie.

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 2020, riguardo all'autostrada regionale Cispadana (fra la A22 a Reggiolo e la A13 a Ferrara Sud) la cui realizzazione è prevista a carico di ARC SpA, 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, 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 era stato riavviato, 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. 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 28/1/2020, data da cui ne decorre l'efficacia.

A seguito della pubblicazione del Decreto in Gazzetta Ufficiale, l'effettiva stipula del verbale di consegna delle strade non si è potuta perfezionare nel corso del 2020 per l'esigenza manifestata da ANAS di procedere a delle verifiche ispettive delle opere d'arte presenti su tali strade. Per cui la sottoscrizione è stata rinviata ai primi mesi del 2021.

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 31/12/2022 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 a 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 2020, 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 2020 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 2020, in conseguenza della pandemia, il Sistema regionale di rilevazione automatizzata dei flussi di traffico (sistema MTS), realizzato in collaborazione con le Province e l'Anas, ha registrato poco meno di 800 milioni di transiti veicolari rispetto a poco più di un miliardo di transiti veicolari del 2019 e circa 53 milioni di veicoli pesanti rispetto ai 62,5 milioni dell'anno precedente.

Per quanto riguarda la sicurezza stradale, nel corso del 2019 (l'anno al quale risalgono i dati ufficiali disponibili) nonostante nel 2018 si sia verificato un calo delle vittime, il numero dei decessi è cresciuto dell'11,4%: la mortalità è tornata quindi a salire ai livelli del 2013 confermando la distanza dal sentiero tracciato dal Quarto Programma d'azione europeo per la sicurezza stradale. Dai dati provvisori del 2020 si può vedere che il previsto dimezzamento del numero delle vittime del 2010 al 2020 è stato quasi raggiunto, ma solo grazie alla riduzione del traffico e quindi alla minor esposizione al rischio dovuta alla pandemia in corso, che ha portato a registrare solo 227 vittime nel 2020. Se tali dati verranno confermati, si tratta del valore più basso in assoluto del decennio, ma evidentemente legato a fattori differenti dal tema della sicurezza.

Questo dato delle vittime relativo ai dati provvisori del 2020 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 2020 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 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 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 1432/2018 e 1841/2018. Gli 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 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 (DGR n. 1128 dell'8/7/2019).

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.

Nel 2020 il traffico ferroviario merci è stato di circa 17.740.000 tonnellate mentre la movimentazione complessiva di 18.850.000, 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.

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 anche ad alcune realizzazioni infrastrutturali portate a conclusione che incidono sullo scenario del trasporto ferroviario modificando l'assetto dei nodi regionali. In questo quadro, la Regione, in data 19 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 effettuato apposita notifica alla Commissione Europea, per un Aiuto a sostegno del trasporto ferroviario e fluvio-marittimo delle merci 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*).

L'aiuto è stato quindi disciplinato all'art. 10, recante "Interventi per il trasporto ferroviario e fluvio-marittimo 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 a inizio 2020.

Le caratteristiche principali dell'incentivo previsto nel citato art. 10 della L.R. 30/2019 sono:

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

Grazie anche alla citata legge regionale 30/2019 di incentivazione al trasporto ferroviario e alla delibera della Giunta regionale di maggio 2020, che ha apportato alcuni correttivi al bando approvato a causa delle criticità emerse a seguito dell'emergenza sanitaria da COVID-19, si è registrato, nel 2020, un calo del trasporto ferroviario delle merci, rispetto all'anno precedente, pari al 4,2% e inferiore a quello registrato a livello nazionale, pari al 7%. La legge regionale ha incentivato circa 700.000 tonnellate di merce aggiuntiva, che agendo sulla leva del sostegno economico, ha contribuito a evitare l'erosione e il collasso dell'intera filiera intermodale conseguente al blocco produttivo delle imprese ed alla crisi economica.

Sono stati effettuati, nell'ambito dei servizi che hanno ottenuto contributo, 4.149 treni, i quali hanno trasportato complessivamente 2.340.063 tonnellate di merce.

Le tonnellate aggiuntive sono state 696.990 a fronte di una previsione di 1.476.899,30 in fase di bando (47%), e hanno determinato un incentivo di € 395.051,53, pari al 39,51% del contributo previsto per il primo anno.

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 i cali dei carichi. Inoltre, da riscontri ottenuti dagli operatori del trasporto, si può affermare che, senza l'introduzione del sistema di incentivazione di cui alla citata L.R. 30/19, la crisi avrebbe potuto mettere ancor più a rischio la tenuta del sistema del trasporto merci ferroviario regionale (nodi e operatori), limitandone le capacità di sopravvivenza e di ripresa.

Pertanto, nonostante il bilancio sia stato condizionato pesantemente dall'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 (24.892 contro 52.746 circa previsti), si può affermare che il provvedimento abbia avuto comunque un effetto benefico sul settore, contribuendo a scongiurare il crollo.

Nel corso del 2020 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 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 d'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 2020 è proseguita l'attività per 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 25/1/2018 n. 12 (DPCM n. 12 del 25/1/2018). 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".

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.

La redazione definitiva della Proposta di Piano di Sviluppo Strategico e l'avvio del processo autorizzativo con la presentazione e l'approvazione presso l'Assemblea Legislativa regionale e quindi l'invio alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, finalizzato alla richiesta di istituzione della stessa, si realizza nel 2021.

Relativamente al Porto di Ravenna (terminale meridionale del Corridoio Baltico-Adriatico e del Corridoio Mediterraneo delle reti TEN-T e nella ristretta lista dei 14 core-port europei) è da segnalare che a giugno 2020 è stato individuato il General Contractor ed è stata avviata la progettazione esecutiva per la realizzazione dell'hub portuale di Ravenna, I fase, dal costo previsto complessivo di 235 milioni di euro, che 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 e a risorse proprie dell'Autorità di Sistema Portuale, e che ne garantiscono la copertura finanziaria. Nei prossimi anni 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 nella zona della curva del canale Candiano, l'approfondimento a -15.50 m del canale marino e avamposto, al momento sono stati assegnati dal MIMS 85 M€ 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 130 M€.

Il Porto di Ravenna nel 2020 ha rappresentato il 5,1% del movimento merci portuale italiano, occupando il quinto posto sui cinquanta porti italiani censiti da Assoport e sono state movimentate quasi 22,5 milioni di tonnellate di merci con una diminuzione di -14,7% rispetto al 2019 (circa 3,9 milioni di tonnellate in meno).

L'andamento complessivo del traffico ferroviario nel porto di Ravenna, con 3.109.805 tonnellate movimentate nel 2020, ha registrato un calo del -12,8% (-456.324 tonnellate) e un calo anche nel numero dei carri (-7.436 pezzi; -11,7%), mentre, al contrario, il numero dei treni (7.434) nel 2020 è cresciuto del 5,7%.

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, che si stanno portando avanti insieme all'efficientamento dei servizi portuali, con investimenti pubblici e privati, dovranno senz'altro dare in futuro ricadute positive sull'attività di tutti i terminal.

Il 2020 è segnato come uno degli anni più difficili nella storia dell'aviazione commerciale italiana e internazionale, in quanto il traffico aereo è stato fortemente condizionato dalla crisi innescata dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 che ne ha causato una forte contrazione a livello nazionale, in linea con quanto registrato nel resto del mondo.

Il trasporto aereo, infatti, è stato uno dei settori più colpiti dalla pandemia e i dati di traffico 2020 risultano fortemente influenzati dalle misure restrittive alla mobilità introdotte a livello nazionale e internazionale dagli Stati per il contenimento della pandemia in atto, chiudendo con il mese di dicembre uno degli anni più problematici da almeno il secondo dopoguerra.

Nel 2020, con 2.581.471 passeggeri, il traffico aereo in Emilia-Romagna, segnato pesantemente dalle restrizioni sulla mobilità delle persone, ha registrato una riduzione di circa il 74%, sostanzialmente in linea con la media nazionale (circa il 73%). Le rilevazioni nel 2020 hanno riguardato gli scali di Bologna, Rimini e Parma, mentre Forlì è risultato ancora chiuso al traffico commerciale.

Riguardo al settore cargo in Emilia-Romagna, il 2020 si conferma quale terzo anno consecutivo con il quale si è registrata una diminuzione delle merci trasportate, con 45.534 (comprensivo delle merci-avio, merci-superficie e posta) pari a -10,9% rispetto all'anno precedente. Tuttavia, si può indicativamente affermare che, nonostante l'emergenza sanitaria e i periodi di lockdown più o meno restrittivi abbiano influenzato la movimentazione delle persone e di conseguenza -in misura minore- anche delle merci, il settore cargo aereo regionale ha sostanzialmente tenuto il contraccolpo. In tal senso ad esempio Rimini ha registrato, in controtendenza, un aumento delle merci trasportate (155 tonnellate rispetto alle 4 del 2019) rispetto agli altri aeroporti regionali.

Per il settore idroviario il 2020 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 cercare di dare un nuovo impulso all'utilizzo della modalità acqua per il trasporto merci la Regione, con il citato art. 10, recante "Interventi per il trasporto ferroviario e fluvio-marittimo delle merci della L.R. 30/2019), ha previsto anche il finanziamento di interventi volti a perseguire la crescita delle merci nell'ambito fluviale/fluvio-marittimo. Ciò mettendo a disposizione, per il trasporto fluvio-marittimo delle merci, il 10% della cifra complessiva pari a 1M€ all'anno per 3 anni. Tuttavia,

stante l'assenza di richieste da parte di imprese del fluviomarittimo, l'incentivazione prevista è stata destinata interamente al trasporto ferroviario.

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, che si dovrebbe concludere 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 2020 sono proseguiti i lavori relativi agli interventi, ricompresi nel lotto della città di Ferrara, relativi alla demolizione e ricostruzione della botte a sifone del Canal Bianco e del canale cittadino lungo il canale Boicelli, facenti parte dei lavori cofinanziati dal progetto INIWAS, mentre si è concluso ed è quindi stato aperto al traffico veicolare il lavoro del ponte provvisorio di Final di Rero, quale sotto stralcio del lotto di Final di Rero. Sono poi stati avviati i lavori relativi alla realizzazione del nuovo ponte Bardella, che rientra nei lavori cofinanziati dal progetto INIWAS e del nuovo ponte Madonna.

*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***SUPPORTO REDAZIONALE, EDITORIALE E GRAFICO**

Gisella Gardi

*Direzione Generale Cura del territorio e dell'ambiente***Si ringraziano per la collaborazione:**

Barbara Bagnolati

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

Silvia Scarabelli

Elisabetta Costanzo

Patrizia Melotti

Tommaso Simeoni

Michelina Fruci

Roberta Morico

Rossella Vanini

Umberto Ghiacci

Pietro Musolino

Marco Zagnoni

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

Alessandro Meggiato

*Responsabile del Servizio trasporto pubblico e mobilità sostenibile***Collaborazione**

Gianluca Ameli

Angela Chahoud

Lucia Immacolata Laporta

Chiara Bini

Ramona Cantori

Daniela Leo

Laura Brugnolo

Daniela Domenicali

Raffaella Lelli

Ivan Beltramba

Carla Giorgi

Gabriele Minarelli

Andrea Cannini

Caterina Granata

Andrea Normanno

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

Andrea Normanno

Servizio trasporto pubblico e mobilità sostenibile

Carla Giorgi

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

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

Loretta Cacciapuoti

Gabriella Ghiselli

Daniela Neretti

Giuseppe Casaccia

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

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

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

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	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	34
2.1.5	LE FUNZIONI NEL SETTORE DELLA LOGISTICA E DEL TRASPORTO MERCI	36
2.1.6	LE FUNZIONI IN MATERIA PORTUALE	37
2.1.7	LE FUNZIONI IN MATERIA AEROPORTUALE	38
2.1.8	LE FUNZIONI RELATIVE AL SETTORE IDROVIARIO	39
2.2	L'ATTIVITÀ REGIONALE DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE	40
2.2.1	IL PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI	40

IL SETTORE AUTOFILOVIARIO E LA MOBILITÀ URBANA

3	MONITORAGGIO DEL SETTORE	45
3.1	PREMESSA	45
3.2	SERVIZI OFFERTI E CONTRIBUTI EROGATI	46
3.2.1	SERVIZI OFFERTI	46
3.2.2	CONTRIBUTI EROGATI	4648
3.2.3	SERVIZI NON DI LINEA	51
3.3	DATI ECONOMICO-GESTIONALI	54
3.3.1	RICAVI DA TRAFFICO, PASSEGGERI TRASPORTATI ED EVASIONE TARIFFARIA	544
3.3.2	ADDETTI E COSTO DEL LAVORO	548
3.3.3	COSTO TOTALE DI ESERCIZIO ED ECONOMICITÀ IN SINTESI	61
3.4	INVESTIMENTI PER LA MOBILITÀ URBANA E IL TRASPORTO PUBBLICO	62
3.4.1	AZIONI PER IL TRASPORTO PUBBLICO E LA MOBILITÀ SOSTENIBILE	62
3.4.2	INVESTIMENTI E AZIONI PER IL SISTEMA REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLOPEDONALE	64
3.4.3	IL PARCO ROTABILI SU GOMMA DELLA REGIONE E LA SUA EVOLUZIONE	76
3.4.4	I PIANI RINNOVO DEGLI AUTOBUS PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DELL'EMILIA-ROMAGNA: NUOVE RISORSE 2018-2033	82
3.5	OSSERVATORIO DEGLI INDICATORI DELLA MOBILITÀ URBANA E DEL TRASPORTO PUBBLICO	86
3.5.1	INDICATORI DI CONTESTO DELLE AREE URBANE	92
3.5.2	QUALITÀ DELL'ARIA NELLE AREE URBANE	103
3.5.3	INDICATORI DI MOBILITÀ URBANA	105
3.5.4	INDICATORI TRASPORTO PUBBLICO NELLE AREE URBANE	113
3.6	INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ URBANA	121
3.6.1	IL SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO INTEGRATO METROPOLITANO BOLOGNESE	113
3.6.2	IL TRASPORTO RAPIDO COSTIERO (TRC) DELLA COSTA ROMAGNOLA - METROMARE	113

IL SETTORE FERROVIARIO

4	MONITORAGGIO DEL SETTORE	129
4.1	PREMESSA	129
4.2	I SERVIZI FERROVIARI	131
4.2.1	VARIAZIONI DELL'OFFERTA FERROVIARIA COME CONSEGUENZA DEL PROCESSO DI RIPROGRAMMAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	131
4.2.2	VARIAZIONI DELL'OFFERTA FERROVIARIA A SEGUITO DI POTENZIAMENTI DELL'INFRASTRUTTURA	131
4.3	LA QUALITÀ DEL SERVIZIO FERROVIARIO	132
4.3.1	PUNTUALITÀ	132
4.4	ANALISI SULLE FREQUENTAZIONI DEL TRASPORTO FERROVIARIO REGIONALE	135
4.4.1	LA DOMANDA SODDISFATTA NEL SETTORE FERROVIARIO	135
4.4.2	IL SERVIZIO FERROVIARIO REGIONALE	136
4.5	STRUMENTI DI COMUNICAZIONE CON GLI UTENTI FERROVIARI	135
4.5.1	IL RAPPORTO CON LE ASSOCIAZIONI DEGLI UTENTI	139
4.6	DATI ECONOMICO-GESTIONALI	140
4.6.1	PREMESSA	140
4.6.2	GESTIONE RETE E SERVIZI DI TRASPORTO IN SINTESI	141
4.6.3	MONITORAGGIO DEI SERVIZI DI TRASPORTO FERROVIARIO	144
4.6.4	MONITORAGGIO DELLA GESTIONE DELLA RETE REGIONALE	149
4.7	INVESTIMENTI PER LA MOBILITÀ FERROVIARIA	155
4.7.1	INTERVENTI SULL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA NAZIONALE GESTITA DA RFI (GRUPPO FSI SPA)	155
4.7.2	PROTOCOLLO D'INTESA PER IL POTENZIAMENTO DEL COLLEGAMENTO FERROVIARIO RAVENNA-RIMINI	165
4.7.3	LE STAZIONI FERROVIARIE	167
4.7.4	INVESTIMENTI PER IL RINNOVO DEL MATERIALE ROTABILE REGIONALE	170
4.7.5	ATTIVITÀ TECNICO-AMMINISTRATIVE DI COMPETENZA REGIONALE IN OTTEMPERANZA AL D.P.R. 753/80	171

L'INTEGRAZIONE TARIFFARIA: IL SISTEMA "MI MUOVO"

5	IL SISTEMA DI TARIFFAZIONE INTEGRATA IN EMILIA-ROMAGNA	176
5.1	GLI ABBONAMENTI MI MUOVO	176
5.2	MI MUOVO TUTTO TRENO	177

CONSIDERAZIONI DI SINTESI DEI SETTORI AUTOFILOVIARIO E FERROVIARIO

6	RISULTATI DEL MONITORAGGIO IN SINTESI	176
6.1	DATI SETTORIALI CARATTERISTICI E ANALISI DI TREND DEI SETTORI AUTOFILOVIARIO E FERROVIARIO	183
6.1.1	RISORSE, SERVIZIO OFFERTO E PASSEGGERI TRASPORTATI	183
6.1.2	RICAVI DA TRAFFICO	186
6.1.3	ADDETTI, COSTO DEL PERSONALE E PRODUTTIVITÀ	187
6.1.4	OBIETTIVI DI EFFICIENTAMENTO	188

IL SETTORE STRADALE

7	MONITORAGGIO DEL SETTORE	176
7.1	PREMESSA	193
7.2	INQUADRAMENTO GENERALE	195
7.2.1	IL SISTEMA INFORMATIVO DELLA VIABILITÀ	195
7.2.2	FLUSSI AUTOSTRADALI	236
7.2.3	FLUSSI DI TRAFFICO DURANTE IL COVID-19	239
7.3	L'AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA	239
7.4	INVESTIMENTI E PROGETTUALITÀ PER LA RETE STRADALE DI INTERESSE REGIONALE	243
7.4.1	STATO DI ATTUAZIONE DELLE OPERE SULLA RETE DELLE STRADE DI INTERESSE REGIONALE	243
7.4.2	STATO DI ATTUAZIONE DELLE OPERE FINANZIATE DAL FAS 2000-2006, DAL FSC 2007-2013 E DAL FSC 2014-2020	249
7.4.3	FINANZIAMENTI ASSEGNATI MEDIANTE CONVENZIONE	255
7.4.4	ULTERIORI OPERE STRATEGICHE PER LA VIABILITÀ PROVINCIALE DI INTERESSE REGIONALE	258
7.4.5	FINANZIAMENTI PER INTERVENTI DI RIPRISTINO O CONSOLIDAMENTO DI OPERE D'ARTE	260
7.5	INVESTIMENTI E PROGETTUALITÀ PER LA RETE STRADALE NAZIONALE	264
7.5.1	STATO DI AVANZAMENTO INTERVENTI ANAS	264
7.5.2	REVISIONE DELLA RETE STRADALE DI INTERESSE NAZIONALE	276
7.5.3	INTERVENTI SULLA RETE AUTOSTRADALE NAZIONALE	281

LA SICUREZZA STRADALE

8	MONITORAGGIO DEL SETTORE	295
8.1	PREMESSA	295
8.1.1	L'INCIDENTALITÀ NELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA	296
8.2	LA CULTURA DELLA SICUREZZA STRADALE	312
8.2.1	L'OSSERVATORIO PER L'EDUCAZIONE ALLA SICUREZZA STRADALE	312
8.2.2	STRATEGIE, OBIETTIVI E PROGETTI PER L'EDUCAZIONE ALLA SICUREZZA STRADALE	313
8.2.3	LE ATTIVITÀ	314
8.3	I PROGRAMMI DI INTERVENTO PER LA SICUREZZA STRADALE	325

LA LOGISTICA, IL TRASPORTO MERCI E IL PORTO DI RAVENNA

9	MONITORAGGIO DEL SETTORE	331
9.1	PREMESSA	331
9.2	IL PORTO DI RAVENNA	332
9.2.1	CONTESTO COMPETITIVO DEL TRASPORTO MARITTIMO DELLE MERCI	339
9.2.2	EVOLUZIONE DEI FLUSSI DI TRAFFICO	345
9.2.3	INVESTIMENTI PER IL PORTO DI RAVENNA	352
9.3	IL TRASPORTO MERCI SU STRADA E L'AUTOTRASPORTO	353
9.3.1	IL TRASPORTO MERCI SU STRADA	353
9.3.2	LE IMPRESE DI AUTOTRASPORTO IN REGIONE	371
9.4	IL TRASPORTO FERROVIARIO DELLE MERCI	374
9.4.1	IL TRASPORTO FERROVIARIO MERCI REGIONALE E I NODI LOGISTICI	374
9.4.2	INTERVENTI PER IL TRAFFICO FERROVIARIO DELLE MERCI	385
9.4.3	INVESTIMENTI PER IL TRASPORTO FERROVIARIO DELLE MERCI	395
9.5	LA LOGISTICA URBANA	396
9.5.1	INVESTIMENTI PER LA LOGISTICA URBANA	397

IL SETTORE AEROPORTUALE

10	MONITORAGGIO DEL SETTORE	401
10.1	PREMESSA	401
10.2	INQUADRAMENTO GENERALE E CONFRONTO NAZIONALE	401
10.3	GLI AEROPORTI REGIONALI PRINCIPALI E I RELATIVI FLUSSI DI TRAFFICO	401

IL SETTORE IDROVIARIO

11	MONITORAGGIO DEL SETTORE	429
11.1	PREMESSA	429
11.2	INQUADRAMENTO GENERALE	429
11.2.1	LA RETE IDROVIARIA: IL SISTEMA IDROVIARIO PADANO VENETO	429
11.2.2	UTILIZZO DELLA RETE A FINI COMMERCIALI	431
11.3	INVESTIMENTI E PROGETTUALITÀ PER IL SISTEMA IDROVIARIO	435
11.3.1	PROGRAMMAZIONE E FONDI STATALI	435
11.3.2	PROGRAMMAZIONE E FONDI REGIONALI	438

LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE ED ENERGETICA DEI TRASPORTI

12	MONITORAGGIO DEL SETTORE	429
12.1	POLITICHE E AZIONI PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE IN EMILIA-ROMAGNA	441
12.1.1	IL QUADRO NORMATIVO PER IL RINNOVO DEL PARCO VEICOLARE E LA PROMOZIONE DEI VEICOLI PULITI	441
12.1.2	STRATEGIA UNITARIA REGIONALE PER LA MITIGAZIONE E L'ADATTAMENTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI	443
12.1.3	IL PIANO DELLA MOBILITÀ ELETTRICA IN EMILIA-ROMAGNA "MI MUOVO ELETTRICO"	444
12.2	L'INTEGRAZIONE TRA I PIANI REGIONALI E I PIANI URBANI DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS)	447
12.3	I PROGETTI EUROPEI PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE	450

ALLEGATI

ALLEGATO AL CAPITOLO 3 – ASSETTO DELLE AGENZIE LOCALI PER LA MOBILITÀ
ALLEGATO AL CAPITOLO 7 – SISTEMA REGIONALE DI RILEVAZIONE AUTOMATIZZATA DEI FLUSSI DI TRAFFICO: ELENCO DELLE POSTAZIONI ATTIVATE E RELATIVO TRAFFICO GIORNALIERO MEDIO 2020
ALLEGATO AL CAPITOLO 7 – FLUSSI DI TRAFFICO DURANTE IL COVID 19
ALLEGATO AL CAPITOLO 8 - ANALISI DEGLI INCIDENTI EXTRAURBANI A CICLOMOTORI E MOTOCICLI

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.