

LA MOBILITÀ E IL TRASPORTO IN EMILIA-ROMAGNA

I settori, i programmi,
gli investimenti,
le attività
e i progetti regionali

dicembre 2020

Dati tratti dal "Rapporto annuale
di monitoraggio della mobilità
e del trasporto in Emilia-Romagna 2020"



Sommario

Premessa	pag.	3
Il settore autofiloviario e la mobilità urbana	"	4
Le funzioni della Regione.....	"	4
Il settore autofiloviario in cifre.....	"	4
Il contesto di riferimento.....	"	5
I passeggeri trasportati.....	"	7
Gli investimenti regionali.....	"	8
I sistemi di trasporto intelligenti (ITS).....	"	8
Il parco autobus regionale.....	"	9
La mobilità ciclopedonale.....	"	11
L'impegno a favore della qualità dell'aria.....	"	13
Il sostegno alla mobilità elettrica.....	"	15
Le infrastrutture per la mobilità urbana.....	"	16
Il settore ferroviario	"	17
Le funzioni della Regione.....	"	17
Il settore ferroviario in cifre.....	"	17
Il contesto di riferimento.....	"	18
La qualità dei servizi ferroviari.....	"	20
I passeggeri trasportati.....	"	22
Lo sviluppo dei servizi.....	"	23
Le stazioni ferroviarie.....	"	24
Il Comitato regionale degli utenti del servizio ferroviario regionale.....	"	25
L'integrazione tariffaria: il sistema "Mi Muovo"	"	26
"Mi Muovo in cifre".....	"	26
I titoli di viaggio integrati "Mi Muovo".....	"	26
"Mi Muovo Tutto Treno".....	"	28
Il settore stradale	"	29
Le funzioni della Regione e il contesto di riferimento.....	"	29
Il settore stradale in cifre.....	"	30
La conoscenza della rete stradale.....	"	31
L'autostrada regionale Cispadana.....	"	38
Gli investimenti regionali per la rete stradale di interesse regionale.....	"	40
Gli investimenti per la rete stradale nazionale.....	"	45
La revisione della rete stradale di interesse nazionale.....	"	46
Gli interventi sulla rete autostradale nazionale.....	"	47

La sicurezza stradale	pag.	49
La sicurezza stradale in cifre.....	"	49
Alcuni dati sull'incidentalità in Emilia-Romagna.....	"	49
La cultura della sicurezza stradale.....	"	55
Gli interventi regionali per la sicurezza stradale.....	"	60
Il trasporto merci, la logistica urbana e il Porto di Ravenna	"	62
Le funzioni della Regione.....	"	62
Il trasporto merci, la logistica urbana e il Porto di Ravenna in cifre.....	"	63
Il traffico ferroviario delle merci e i nodi logistici.....	"	63
Il trasporto merci su strada e l'autotrasporto.....	"	69
La logistica urbana.....	"	72
Il Porto di Ravenna: contesto di riferimento.....	"	73
Il traffico merci all'interno del Porto di Ravenna.....	"	75
Gli investimenti regionali destinati al Porto di Ravenna.....	"	77
Il settore aeroportuale	"	78
Le funzioni della Regione.....	"	78
Il settore aeroportuale in cifre.....	"	78
Il contesto di riferimento.....	"	79
Il traffico passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna.....	"	79
Il settore idroviario	"	81
Le funzioni della Regione e il contesto di riferimento.....	"	81
Il settore idroviario in cifre.....	"	81
Il trasporto merci idroviario.....	"	82
I finanziamenti per il settore idroviario.....	"	84
Gli strumenti di comunicazione	"	85

Premessa

A partire dal 2002, in attuazione di quanto stabilito dall'articolo 8 della Legge Regionale n. 30 del 1998, la Regione elabora il "Rapporto annuale di monitoraggio della mobilità e del trasporto pubblico locale", per fornire informazioni, parametri e indicatori che consentano di valutare le azioni e i programmi regionali in questo ambito, oltre che di presentarne i relativi risultati.

Dall'edizione 2009 il Rapporto annuale si è aperto anche a tutti gli altri settori del trasporto e della mobilità, diventando il "monitoraggio della mobilità regionale" e offrendo un quadro sempre più completo sulle diverse aree di intervento in cui opera la Regione. Visto il livello di complessità e di dettaglio di questo documento, indirizzato prevalentemente a un target tecnico-specialistico, si è deciso di proseguire con la redazione di questa pubblicazione di sintesi, rivolta invece a un pubblico meno esperto ma comunque interessato a questi temi, per facilitare la comprensione delle dinamiche, dei processi e delle tendenze in atto nei diversi settori legati alla mobilità e al trasporto nella nostra regione.

Si parte con una panoramica sul settore autofiloviario e mobilità urbana, con un'analisi delle azioni e degli investimenti regionali, oltre che con approfondimenti su passeggeri trasportati, parco autobus, mobilità ciclopedonale e infrastrutture per la mobilità urbana. Inoltre viene dato spazio all'attività della Regione a favore della sostenibilità ambientale ed energetica dei trasporti e agli sforzi regionali, intesi in termini di politiche, progetti e investimenti, a favore del miglioramento della qualità dell'aria: tra questi il Piano per la mobilità elettrica in Emilia-Romagna: "Mi Nuovo elettrico".

Si passa poi all'analisi del settore ferroviario e di alcuni dei suoi elementi cruciali come la qualità del servizio, i dati sulla puntualità e sulle frequentazioni, lo sviluppo dei servizi, il rapporto con gli utenti, oltre che gli investimenti regionali per il rinnovo del parco rotabile e per gli interventi sulle infrastrutture.

A seguire viene presentato il sistema di tariffazione integrata regionale "Mi Nuovo", l'abbonamento integrato regionale avviato nel 2008 e sviluppatosi ulteriormente nel corso del 2019 con una serie di azioni che puntano alla creazione di una carta unica della mobilità regionale in grado di garantire l'accessibilità ai diversi sistemi presenti nei diversi territori comunali delle città emiliano-romagnole.

Si prosegue con il settore stradale, con un'analisi sull'assetto della rete, sugli investimenti e sui dati di traffico disponibili, oltre che sul tema della sicurezza stradale e sull'impegno della Regione nel ridurre il numero di vittime sulla strada, grazie anche alle attività di sensibilizzazione svolte dall'Osservatorio per l'educazione alla sicurezza stradale. Viene poi dato spazio al settore del trasporto merci, di cui vengono illustrate le principali caratteristiche e i dati di traffico, con un quadro sul Porto di Ravenna, sul trasporto ferroviario delle merci e sui nodi logistici regionali, oltre che sul settore dell'autotrasporto e della logistica urbana.

Quanto al settore aeroportuale, vengono riportati i principali dati di traffico dei quattro scali dell'Emilia-Romagna, anche in raffronto con il panorama nazionale. Si prosegue con l'analisi sui dati di traffico merci e sugli investimenti realizzati relativamente al settore idroviario (asta del fiume Po e idrovia ferrarese).

In chiusura è dedicato uno spazio al principale strumento di comunicazione utilizzato per informare e diffondere notizie sul mondo della mobilità e dei trasporti in Emilia-Romagna: il portale Mobilità, che oltre a un'ampia sezione dedicata alle notizie, offre anche diversi servizi di infomobilità per le cittadine e i cittadini della regione.

L'Assessore Mobilità e Trasporti, Infrastrutture, Turismo, Commercio
Andrea Corsini

Il settore autofiloviario e la mobilità urbana

Le funzioni della Regione

La Regione Emilia-Romagna esercita funzioni di programmazione, indirizzo, coordinamento e finanziamento sul trasporto pubblico, promuovendo la realizzazione di **interventi per riorganizzare la mobilità e l'accesso ai servizi di interesse pubblico** (L.R. n. 30 del 1998). In particolare, opera su due linee di intervento, connesse fra loro, ma distinte: la prima è rivolta alle azioni svolte sul territorio regionale nel campo della mobilità sostenibile; la seconda riguarda le azioni rivolte all'interno della Regione, intesa come azienda, curandone i diversi aspetti della mobilità casa-lavoro e casa-scuola.

Riguardo all'azione a favore della mobilità sostenibile sul territorio regionale, questa si realizza

nell'ambito urbano e di bacino, avendo presente innanzitutto il servizio di trasporto pubblico locale autofiloviario, detto comunemente TPL, articolato su **nove bacini provinciali**, che coincidono di fatto con le province della regione, e comprende sia il servizio urbano nelle città principali, sia la rete extraurbana su "gomma". Oltre ai contributi per i "servizi minimi" (spesa corrente) sono finanziati gli interventi per "investimento", a partire dal rinnovo del parco autobus, per arrivare ad azioni per migliorare l'accessibilità del territorio.

Lo strumento principale con cui si concretizzano questi obiettivi è l'"Accordo di programma", di norma triennale.

Il settore autofiloviario in cifre



Il contesto di riferimento



Come accennato, il servizio di trasporto pubblico locale autofiloviario si sviluppa su **nove bacini provinciali**, che coincidono con le province della regione, e comprende sia il servizio bus in ambito urbano che extraurbano.

Con la riforma del settore dei servizi pubblici, in attuazione delle norme nazionali (art. 25 del D.L. 1/12 - art.3 bis della L. 27/12 di conversione) e regionali (art. 14 ter comma 1 della L.R. 30/98 e art. 24 della L.R. 10/08) sono stati definiti **5 ambiti ottimali e omogenei**, per organizzare i servizi di TPL autofiloviari (su gomma) e gli affidamenti degli stessi servizi con procedure a evidenza pubblica. In tutti i bacini provinciali dell'Emilia-Romagna sono nate e operano le **Agenzie locali per la mobilità**, a cui è affidato il compito di attuare le decisioni degli Enti locali (Province e Comuni) anche nei rapporti con le società di gestione dei servizi di trasporto pubblico locale. La riforma del settore prevede quindi una **razionalizzazione del sistema del TPL** regionale, attraverso uno snellimento organizzativo e processi di fusione delle Agenzie locali per la mobilità sulla base degli ambiti ottimali definiti dalla Regione. Lo scopo è quello di semplificare i processi decisionali, riducendo di conseguenza i costi complessivi del sistema, e migliorare la qualità dei servizi. Questo percorso vede operativa, da

marzo 2017, la nuova Agenzia Mobilità Romagnola Srl consortile, che opera nei tre bacini provinciali di Forlì-Cesena, Ravenna e Rimini.

In questi ultimi anni la Regione ha lavorato molto anche per semplificare il panorama delle aziende di trasporto che gestiscono il servizio in Emilia-Romagna, incentivando processi di aggregazione e fusione delle stesse. A oggi i gestori dei servizi di TPL sono:

- **SETA SpA:** dall'1 gennaio 2012 opera nei bacini di Modena, Reggio Emilia (tramite fusione con Autolinee dell'Emilia) e Piacenza (fusione con Tempi);
- **TPER SpA:** dall'1 febbraio 2012 opera nei bacini di Bologna e Ferrara ed è nata dalla fusione per unione di ATC SpA con il ramo trasporti di FER Srl;
- **START Romagna SpA:** dall'1 gennaio 2012 opera nei bacini di Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini ed è nata dalla fusione per incorporazione delle tre aziende storiche di gestione ATM SpA di Ravenna, AVM SpA di Cesena e TRAM di Rimini;
- **TEP SpA:** opera nel bacino di Parma.

Gli **Accordi di programma** concretizzano gli obiettivi indicati con l'atto di indirizzo dall'Assemblea legislativa regionale, che fissa le linee di azione che devono essere messe in atto dalla Giunta in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale. Il più recente è l'atto di indirizzo 2016-2018, aggiornato con l'addendum per gli anni 2019-2020.

Le principali fonti di finanziamento sono:

- **risorse regionali per i servizi minimi di TPL**, che derivano in buona parte dal Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale anche ferroviario. La ripartizione tra i bacini provinciali dei servizi e dei contributi è stata approvata dalla Giunta regionale con la "Determinazione dei servizi minimi per il TPL 2016-2018", aggiornata per il 2019-2020;
- **risorse regionali e di altra fonte** (europea, statale, provinciale, comunale e anche privata) per gli investimenti e per interventi di natura infrastrutturale, che sono finalizzati all'acquisto di autobus e filobus, alla mobilità ciclopedonale e, più in generale, alla mobilità sostenibile e alla qualità dell'aria.

Servizi minimi e servizi offerti 2018

(Vetture*km)

Servizi minimi 2016-2018	Servizi offerti 2018
109.856.732	112.153.461

A decorrere dal 2014 le risorse destinate a sostegno del tpl sono la somma dei contributi per i servizi minimi e quelli destinati alla copertura dei rinnovi contrattuali di cui alle Leggi nn. 47/04, 58/05 e 296/06. Nel 2018 i **contributi a sostegno del tpl**, compresi quelli previsti dalla L.R. 1/02, sono stati **250.863.337**. I contribu-

ti pubblici messi a disposizione per i servizi di trasporto pubblico locale hanno registrato negli anni un costante aumento, passando dai circa 277 milioni di euro del 2012 agli **oltre 288 milioni di euro del 2018** (la cifra comprende i contributi per i servizi minimi, L.R. 1/02, CCNL settore gomma e altri contributi).

Contributi a sostegno del TPL e L.R. 1/02

(2018)

Servizi minimi	CCNL	Totale
221.015.583	29.847.754	250.863.337

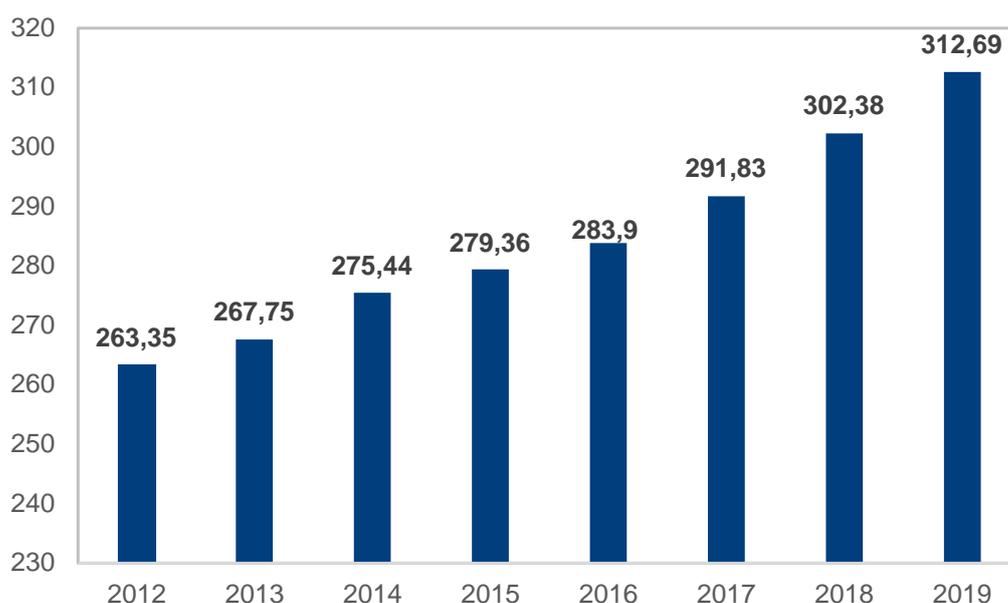


I passeggeri trasportati



I passeggeri trasportati sui bus, secondo il dato consuntivo 2018, sono stati 302,38 milioni (+3,62% rispetto all'anno precedente), e il dato preconsuntivo 2019 conferma un ulteriore aumento del 3,41%, con 312,69 milioni. I viaggiatori su bus in regione sono aumentati del 18,41% rispetto al 2012.

Passeggeri trasportati
(2012-2019 - in milioni)



Gli investimenti regionali



Attraverso gli Accordi di programma che si sono succeduti a partire dal 1994, la Regione cofinanzia **interventi per il miglioramento e la qualificazione del trasporto pubblico e della mobilità urbana** nell'ambito delle principali città dell'Emilia-Romagna, con particolare attenzione al tema della sostenibilità ambientale.

I **contributi regionali complessivi** negli ultimi vent'anni nel settore della mobilità e del trasporto pubblico ammontano a **circa 460 milioni di euro, in media circa 23 milioni all'anno**. Con l'approvazione dell'addendum 2019-2020 all'Atto di indirizzo in materia di programmazione e trasporto pubblico 2016-2018, la Regione ha riconfermato l'impegno al finanziamento complessivo di **circa 10 milioni di euro**, su una spesa complessiva prevista in oltre 21 milioni di euro, per l'attuazione di **52 interventi nelle principali aree urbane** per il miglioramento dell'accessibilità e dell'attrattività del trasporto pubblico autofiloviario urbano, la mobilità urbana sostenibile, il potenziamento dell'interscambio modale e della ciclabilità.

I sistemi di trasporto intelligenti (ITS)

Gli spostamenti di persone e merci sono cambiati in modo profondo: per i passeggeri viaggi multipli e meno sistematici e quindi meno programmati; per le merci aumento della complessità della catena del trasporto, con un sistema logistico che deve fare fronte a sempre nuove esigenze produttive, oltre che all'innovazione che deriva dall'e-commerce. In questo contesto può assumere grande rilevanza un'informazione adeguata e dinamica e la capacità di organizzazione, riprogrammazione e integrazione dei servizi per gli spostamenti, cioè il tipico ruolo dei **sistemi ITS (Intelligent Transport Systems)**, ma anche degli innovativi sistemi C-ITS (Cooperative Intelligent Transport System), introdotti dal 2016 anche nella normativa europea.

La Regione in questi anni ha puntato molto sui sistemi di trasporto intelligenti, lavorando a diversi progetti.

Il progetto **"GiM" ("Gestione informata della Mobilità")**, ormai concluso, che ha promosso un governo efficace ed efficiente della "mobilità diffusa" e il suo sviluppo sostenibile attraverso l'erogazione centralizzata di servizi di infomobilità pubblico-privata. Obiettivo è migliorare la fruibilità e l'efficacia del TPL, attraverso una gestione centralizzata delle informazioni relative alla mobilità pubblico-privata tramite una centrale operativa regionale di infomobilità e relative centrali locali; il monitoraggio delle flotte del TPL; la diffusione in tempo reale delle informazioni relative al servizio di TPL in forma multicanale; la trasparenza delle informazioni rispetto a tutti i modi della mobilità pubblica; l'integrazione delle informazioni relative alle condizioni della circolazione veicolare privata.

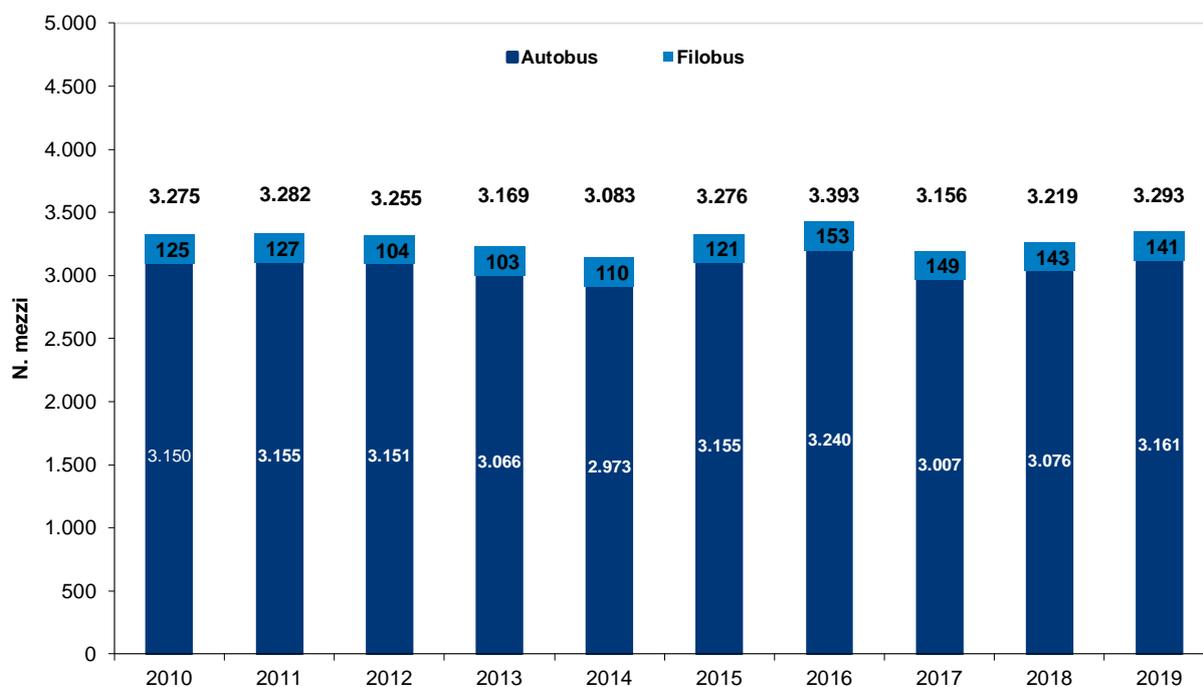
La Regione ha inoltre promosso e avviato altre importanti azioni strategiche: il sistema di tariffazione integrata **Mi Nuovo**, che consente l'utilizzo dei servizi tpl (treni e bus) con un unico sistema di bigliettazione con validatori elettronici sui mezzi e smartcard con microchip (tutti gli approfondimenti su questo progetto sono disponibili nel capitolo dedicato all'integrazione tariffaria); il sistema per il monitoraggio dei **flussi di traffico MTS**, attivato sulla rete stradale regionale principale, attraverso un sistema di 285 postazioni fisse sulla rete ANAS e provinciale, in grado raccogliere dati in modo continuativo e di fornire informazioni su numero e classificazione veicolare dei transiti e velocità puntuali di percorrenza. Al monitoraggio dei flussi di traffico MTS è dedicato un intero paragrafo all'interno del capitolo "Il settore stradale".

Il parco autobus regionale

Il numero di veicoli adibiti al servizio di trasporto pubblico locale in Emilia-Romagna, secondo dati aggiornati al dicembre 2019, ammonta a **3.293 mezzi** (di cui **3.161 autobus** e **141 filobus**), mantenendosi pressochè stabile negli ultimi anni. L'**età media**, che nel 2019 si è attestata a **11,54**, pur essendo negativa se confrontata con le medie europee, è attenuata grazie agli investimenti per il rinnovo della flotta, cosa che ha portato anche a un netto miglioramento dell'accessibilità ai mezzi, con un'attenzione particolare alle persone con ridotta capacità motoria.



Parco mezzi regionale per tipo di veicolo
(2010–2019)



Dal 2010 al 2019 c'è stato un **aumento dei bus a metano** (dal 23% al 41%) e una **riduzione dei bus diesel** (dal 55% al 34%). Ciò contribuisce in misura significativa alla riduzione delle emissioni di polveri sottili da parte degli autobus.



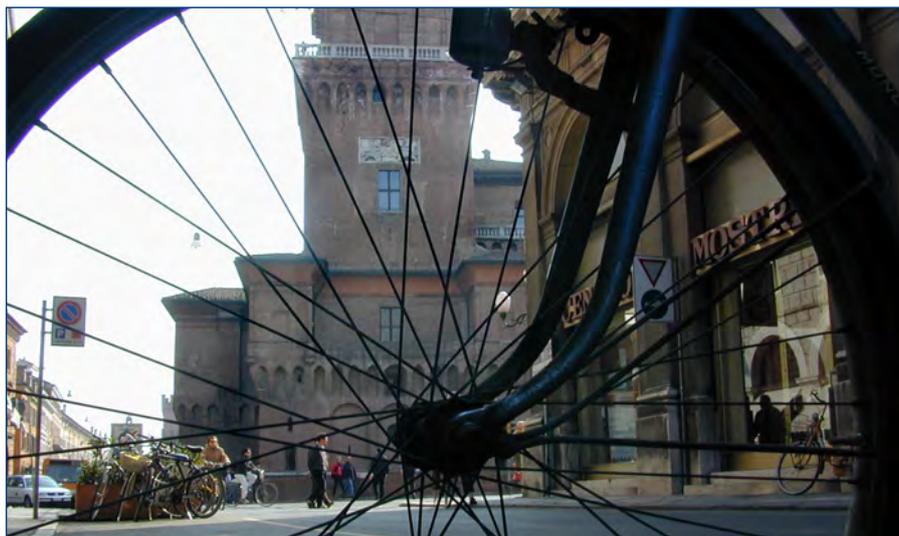
Sempre nell'ottica della tutela della qualità dell'aria, negli ultimi anni il rinnovo del parco mezzi regionale ha visto anche una drastica diminuzione dei pre-euro a vantaggio di classi ambientali meno inquinanti.

La composizione del parco mezzi per classe ambientale è la seguente: Euro0 (0,18%), Euro1 (0,91%), Euro2 (15,27%), Euro3 (25,75%), Euro4 (3,52%), Euro5 (11,87%), Euro 6 (20,89%), ULEV (0,49%), EEV (16,28%), ZEV (4,83%).



La mobilità ciclopedonale

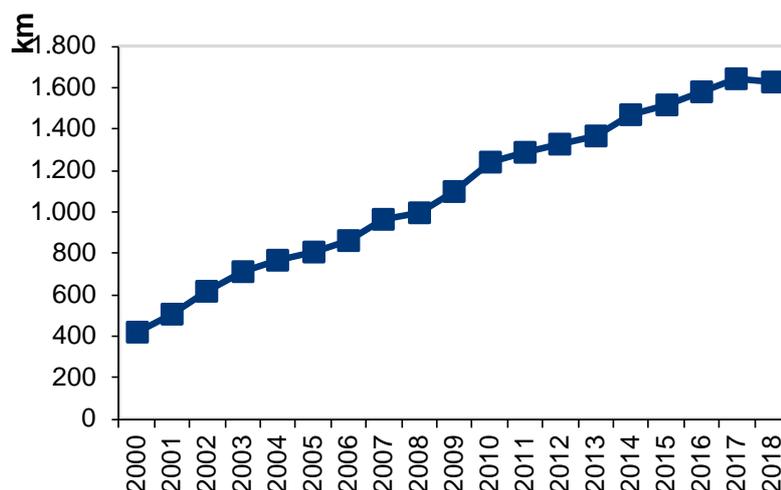
Lo sviluppo della rete regionale per la mobilità ciclopedonale, insieme alla promozione della cultura ciclabile, si confermano come **elementi chiave nelle politiche della mobilità sostenibile** della Regione Emilia-Romagna, dal momento che l'uso della bicicletta rappresenta un tipo di spostamento direttamente correlato con l'abbattimento dell'inquinamento ambientale, il miglioramento della qualità della vita e la percezione del paesaggio e del territorio. Fondamentale per aumentare la mobilità ciclopedonale è realizzare un **sistema di accessibilità** e di itinerari che vada oltre la singola "pista", e che abbia caratteristiche di qualità, riconoscibilità e sicurezza. Rispetto all'uso di questa modalità di trasporto si



segnala che in Emilia-Romagna c'è stato un aumento significativo dei km di piste ciclabili realizzate nelle aree urbane della regione: si è passati infatti **dai 419 km del 2000 ai 1.629 del 2018**, con una rete regionale la cui estensione è stimata in circa 3.800 km, di cui 1.425 km relativi alla rete regionale di Bicalitalia ed EuroVelo.

segnala che in Emilia-Romagna c'è stato un aumento significativo dei km di piste ciclabili realizzate nelle aree urbane della regione: si è passati infatti **dai 419 km del 2000 ai 1.629 del 2018**, con una rete regionale la cui estensione è stimata in circa 3.800 km, di cui 1.425 km relativi alla rete regionale di Bicalitalia ed EuroVelo.

Km di piste ciclabili nei comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti (2000-2018)

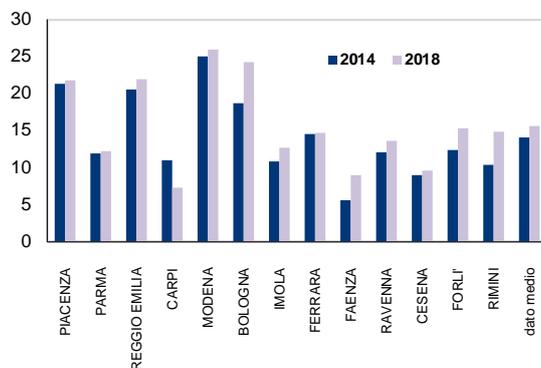


Scendendo al **livello delle singole città** l'aumento dei km ciclabili negli ultimi 5 anni è generalizzato in tutta la regione, tranne che per Faenza che rimane stabile. Nel 2018 è Modena con 222 km la città più dotata di piste ciclabili; Bologna passa dalla 4^a alla 3^a posizione, au-

mentando di 45 km le piste ciclabili. Anche Reggio E., Ferrara, Ravenna e Parma sono tutte al di sopra del dato medio delle città; Forlì è a livello del dato medio, Rimini raggiunge la soglia dei 100 km, mentre tutte le altre città hanno sviluppi delle piste ciclabili inferiori ai 100 km.

Km di rete ciclabile nei comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti

(Confronto 2014-2018)



Con l'approvazione della **legge regionale 10/2017 "Interventi per la promozione e lo sviluppo del sistema regionale della ciclabilità"**, la Regione, in continuità con quanto già attuato e avviato, sta attivamente promuovendo diverse iniziative per sviluppare una mobilità sostenibile con una maggiore sicurezza per la circolazione ciclistica, per incentivare i trasferimenti casa-lavoro, casa scuola, per favorire il ciclo-turismo verso le città d'arte e le aree naturalistico-paesaggistiche della nostra regione e in generale per favorire l'avvicinamento anche dei cittadini a scelte di mobilità consapevoli anche in funzione del miglioramento della qualità ambientale e della salute della comunità stessa.

Queste azioni vengono rafforzate da quanto previsto in termini di strategie e priorità dalla **Legge n. 2 dell'11 gennaio 2018** (in vigore dal 15 febbraio 2018) "**Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità turistica**", che ribadisce le priorità citate sopra e prevede inoltre diversi livelli territoriali di pianificazione da armonizzare nel corso del tempo (Piano Nazionale con avvio dell'elaborazione a inizio 2019, Piano regionale della Rete Ciclabile, Biciplan comunale).

La legge regionale 10/2017 articola il sistema regionale della ciclabilità in tre elementi, per raggiungere gli obiettivi della ciclabilità: reti urbane ed extraurbane, reti ciclovie regionali e integrazione delle reti con le infrastrutture e i servizi per la mobilità sostenibile e l'interscambio. Ai sensi dall'art. 3 della L.R. 10/2017, il Piano regionale dei trasporti - PRIT individua il "Sistema regionale della ciclabilità" (comprensivo della Rete delle Ciclovie Regionali), definendo gli indirizzi, gli obiettivi di sviluppo, le priorità e le azioni necessarie alla rea-

lizzazione del Sistema stesso.

La **Rete delle ciclovie regionali** è costituita da percorsi già attualmente utilizzati per cicloturismo e non solo, che corrispondono a **oltre 1.000 km di infrastrutture** (riferite a un'estensione complessiva di circa 3.800 km) e sviluppate su differenti tipologie (percorsi esistenti o comunque utilizzati, viabilità minore a basso volume di traffico veicolare in sede propria, riservata o protetta, sedimi dismessi-ex ferrovie - argini, strade e sentieri forestali, rurali o storici, oltre alle reti urbane ed extraurbane di piste ciclopedonali). Fa riferimento prioritario alle **reti nazionali** (Bicitalia e anche Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche-SNCT) ed **europee** (Eurovelo) e rappresenta lo strumento di settore di indirizzo e riferimento all'interno del sistema regionale di pianificazione territoriale, di mobilità e dei trasporti nel territorio allo scopo di individuare, pianificare e promuovere una rete di percorsi ciclabili estesa e continua, riconoscibile e di ampia scala, con le relative infrastrutture e servizi. Prendendo a riferimento le aree urbane la Regione si è posta l'**obiettivo al 2025 di raggiungere la quota di ripartizione modale ciclabile del 20%** (valutata come media regionale), che raddoppierebbe l'attuale 10%.

Di rilevanza prioritaria è inoltre il tema dell'**intermodalità ciclo-pedonale**, in particolare per la connessione con le stazioni, linea su cui la Regione è impegnata anche incrementando il bike sharing.

Gli **interventi per la promozione e lo sviluppo della mobilità ciclabile nel triennio 2018-2020 sono oltre 151** (per un totale di lunghezza di piste ciclabili - per gli interventi in corso - di 250 km), con un **contributo regionale di 54 milioni di euro** su una spesa complessiva prevista di oltre 74 milioni di euro.

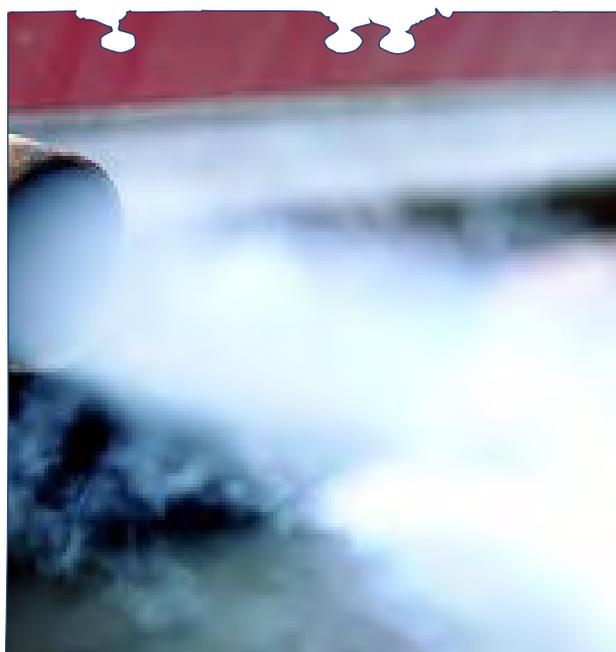
L'impegno a favore della qualità dell'aria

Visto il forte impatto che il settore dei trasporti ha sul consumo energetico complessivo e sui cambiamenti climatici, la Regione è molto impegnata in **iniziative e progetti che migliorino la qualità dell'aria** e favoriscano buone pratiche in grado di contenere l'inquinamento atmosferico dovuto al traffico veicolare.

Muovendosi in un contesto europeo che stabilisce indirizzi e obiettivi in questa direzione, la Regione da anni persegue il **rinnovo tecnologico dei mezzi**, sia quelli privati che quelli adibiti al trasporto pubblico, oltre che alla logistica urbana, puntando su tre fattori: miglioramento e aumento dell'efficienza dei veicoli grazie a nuovi motori, materiali e modelli di progettazione, promozione di tecnologie di alimentazione alternative, più sostenibili come i veicoli ibridi, elettrici e a idrogeno, sviluppo di tecnologie ITS per un sistema di mobilità più efficiente e sicuro.

L'approvazione da parte della Regione della **Strategia unitaria regionale per la mitigazione e l'adattamento ai cambiamenti climatici** la pone in una posizione di avanguardia e rinnovamento rispetto alle altre Regioni e soprattutto rispetto alle modalità di attuazione e rendicontazione dei propri impegni per la lotta al cambiamento climatico.

Se a questo si aggiunge l'impegno sottoscritto dal



nostro Ente con la firma dell'Under 2MoU (Under 2 Memorandum of Understanding), dove si è impegnata a ridurre dell'80% le proprie emissioni entro il 2050 e a mettere in atto tutte le azioni possibili per l'adattamento e per aumentare la resilienza regionale rispetto alle mutazioni climatiche, risulta evidente la necessità di dotarsi di uno strumento di condivisione e trasparenza delle proprie scelte su questo tema, dei propri sforzi e soprattutto dei propri risultati.

**Liberiamo
L'ARIA**

In questo quadro, la Regione Emilia-Romagna svolge un **monitoraggio su alcuni indicatori della qualità dell'aria**, rilevati nelle aree urbane dalle centraline dell'ARPA Emilia-Romagna, considerando quelli più attinenti e in diretta dipendenza con il trasporto e la mobilità delle persone e delle merci e dalla cui analisi è possibile tracciare una tendenza significativa sulla qualità dell'aria.

Il valore della **media annua di PM10** nei comuni capoluogo con stazioni di rilevamento urbane rimane anche nel corso del 2019 **sotto il limite massimo stabilito di 40 µg/m3**.

Il dato relativo alla **media dei giorni di superamento del PM10 nelle realtà urbane** si attesta nel 2019 a livello dei 47,1 giorni di superamento per le stazioni della rete urbana di traffico e di

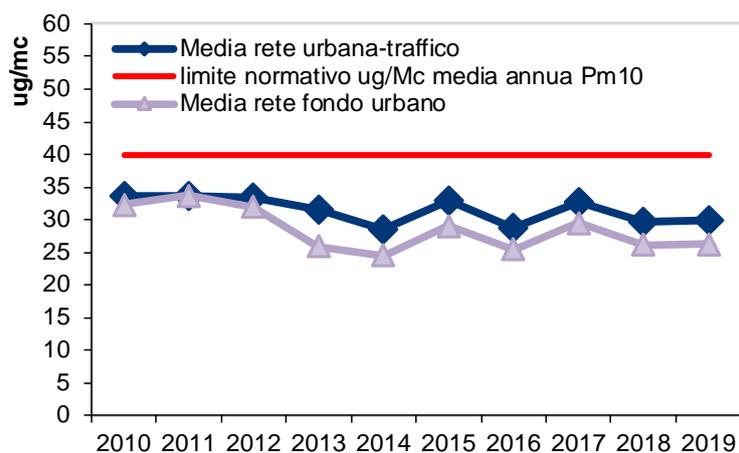
34 giorni per quelle di fondo urbano. Questi valori indicano un peggioramento dei parametri rispetto al 2018.

Guardando a **livello delle singole realtà urbane**, si può notare che a Parma e a Reggio Emilia calano i giorni di sfioramento, mentre a Ferrara e Ravenna crescono le medie annue di polveri sottili.

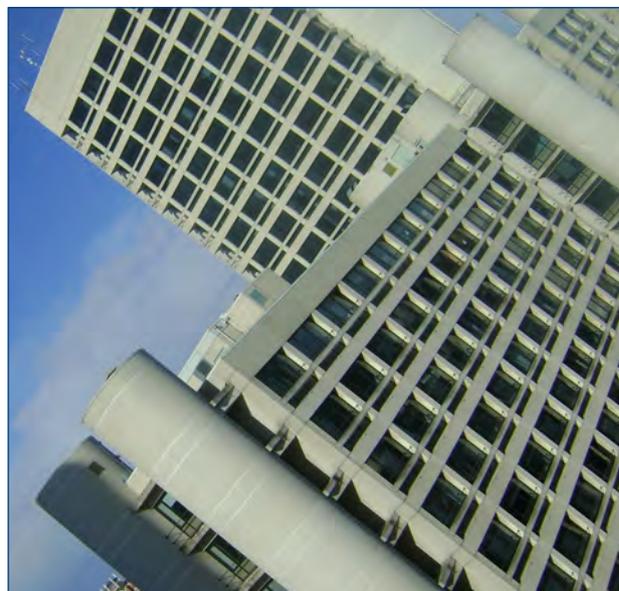
Quanto al **numero giornaliero di sfioramenti del PM10** (superamento di 50 µg/mc), nel 2019 **tutte le grandi città urbane hanno superato il limite di 35 giorni massimo di sfioramenti**.

Per quanto riguarda il **benzene** il dato relativo alla media annua nelle realtà urbane si mantiene al di sotto del limite normativo di 5µg/m3; **nessuna stazione dell'area urbana del traffico supera questo limite dal 2010**.

Media annua del PM₁₀ nei 9 comuni capoluogo (2010-2019)



La Regione ha adottato il **Piano regionale integrato per la qualità dell'aria (PAIR 2020)**, con previsioni al 2020, il cui punto centrale è l'integrazione, dal momento che per rientrare negli standard fissati dall'Europa si ritiene sia necessario un approccio trasversale tra tutti i settori: dall'industria all'energia, dalle biomasse al settore civile, dai trasporti all'agricoltura. Con delibera di Giunta n. 1523 del 2 novembre 2020, la Regione ha deciso di **prorogare le disposizioni del Piano Aria Integrato Regionale (PAIR 2020) fino al 31 dicembre 2021**, anno durante il quale verrà predisposto e adottato il nuovo piano di qualità dell'aria. Nel frattempo sono state fornite anche ulteriori disposizioni nei settori agricoltura ed energia.



Il sostegno alla mobilità elettrica

Il rinnovo tecnologico del parco veicolare in Emilia-Romagna sta offrendo un importante contributo alla qualità dell'aria, alla riduzione della rumorosità e della mortalità e lesività degli incidenti stradali. Per questo, dopo l'importante azione di trasformazione dei mezzi esistenti a metano e gpl attivata per il miglioramento della qualità dell'aria, la Regione conferma la volontà di attuare lo **sviluppo dell'alimentazione elettrica per i veicoli**, privati e pubblici.

Tra le iniziative della Regione per ridurre l'impatto esercitato dal settore dei trasporti sull'inquinamento atmosferico, particolare importanza riveste **"Mi Muovo elettrico"**, il progetto di rete regionale di ricarica elettrica interoperabile, vale a dire che consente la ricarica presso tutte le colonnine indipendentemente dal contratto di fornitura. Considerando che in città è molto frequente fare spostamenti brevi e che lo spostamento medio regionale è intorno ai 40 km/giorno, le auto elettriche possono rappresentare un'alternativa sostenibile e valida ai veicoli tradizionali, anche perchè i modelli attualmente in vendita hanno autonomie che sfiorano in media i 100-120 km.

In questo quadro, per promuovere la mobilità elettrica non solo a livello di singola città ma su tutto il territorio, la Regione ha stretto **accordi con i principali distributori di energia elettrica** presenti sul territorio dell'Emilia-Romagna e **con i 13 Comuni** con popolazione maggiore di 50.000 abitanti (che rappresentano il 40% della popolazione regionale), realizzando così un'innovativa infrastruttura di ricarica interoperabile, operativa in tutte le province. Ad oggi in regione risultano installate e funzionanti **circa 150 colonnine di ricarica per veicoli elettrici**.

La Regione e i Comuni si sono impegnati a sviluppare Piani e programmi per la mobilità elettrica, ognuno nell'ambito delle proprie competenze, mentre i distributori di energia coinvolti si sono impegnati a installare le infrastrutture di ricarica. Il tutto risulta quindi a **costo zero per gli Enti pubblici**.

La rete di ricarica diffusa e integrata è accompagnata da azioni condivise per **armonizzare le regole di accesso e sosta alla ZTL**. Da ottobre 2012 le auto elettriche possono accedere liberamente alle ZTL h24 e parcheggiare gratuitamente nelle strisce

blu. L'accordo è aperto a tutti i Comuni che vorranno aderire nel corso degli anni.

Molto importante è l'integrazione con i servizi di trasporto pubblico locale come il **car sharing elettrico e il bike sharing elettrico**, prestando attenzione a garantire il più possibile **servizi a "free floating"**, ossia che diano la possibilità di prelevare e depositare i mezzi in luoghi non compresi nelle aree di parcheggio predefinite.

La Regione, con il **bando PNIRE 1** (Piano Nazionale Infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica), ha inoltre ottenuto un finanziamento ministeriale di **circa 230.000 euro per il progetto "Mi Muovo Mare"** per la fornitura e l'installazione di **24 punti di ricarica in otto comuni della costa romagnola**. Le colonnine, tutte installate, sono state distribuite in maniera da dotare ogni comune di almeno due punti di ricarica; consentendo una doppia ricarica in contemporanea, i punti effettivi di ricarica sono complessivamente 48.

Con il finanziamento del Ministero dei Trasporti, bando PNIRE 2, la Regione ha definito con il **Progetto PNIR-ER** l'ulteriore sviluppo del progetto regionale Mi Muovo elettrico con l'aumento dei punti di ricarica pubblici dei veicoli elettrici anche in centri di interscambio e nell'ambito delle ricariche private. Il Ministero ha ripartito oltre 28 milioni di euro (dei 40 inizialmente previsti) e alla Regione E-R sono stati assegnati **oltre 2 milioni di euro** per l'acquisto da parte di Enti locali, Agenzie e Aziende di trasporto pubblico di sistemi di ricarica finanziati al 50%.

A settembre 2018, inoltre, la Regione ha siglato nuovi accordi con i principali fornitori di energia elettrica che operano in Emilia-Romagna per installare, a loro spese, **circa 1.500 nuove colonnine per la ricarica di auto elettriche (sia mezzi pubblici che privati)** in punti nevralgici del traffico cittadino.



Le infrastrutture per la mobilità urbana



L'Emilia-Romagna è interessata da alcuni progetti di **sistemi per il trasporto pubblico in sede propria e/o innovativi**. La Regione partecipa alla promozione di questo tipo di interventi anche attraverso Intese e Accordi con i soggetti interessati, interviene nelle diverse procedure di approvazione e svolge attività per ottenere i relativi finanziamenti statali.

Nel **bacino di Bologna** sono previste le seguenti opere:

- il **Sistema di trasporto pubblico integrato metropolitano bolognese**, che realizza l'integrazione del sistema di trasporto urbano costituito dal SFM (rete dorsale) e delle linee portanti del TPL bolognese, che verranno trasformate in linee ferroviarie per ridurre l'impatto ambientale. Il progetto interessa il territorio dei comuni di Bologna e Casalecchio di Reno (BO) e prevede i seguenti interventi: completamento del sistema delle fermate urbane del SFM nel comune di Bologna, con la costruzione di 4 nuove fermate SFM e l'adeguamento di 2 esistenti, oltre che la realizzazione di opere di accessibilità; sviluppo di un progetto per la migliore riconoscibilità e il segnalamento delle stazioni; interrimento della tratta urbana della linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore; estensione della rete filoviaria lungo le direttrici portanti della rete del TPL e riqualificazione della stessa rete; acquisto di mezzi filoviari moderni e confortevoli. A luglio 2012 è stato firmato l'Accordo di programma tra Regione, Provincia e Comune di Bologna e società TPER SpA per la realizzazione di questo progetto; a ottobre 2012 il CIPE ha approvato il progetto preliminare, del costo totale previsto di 362,78 milioni di euro, di cui 236,7 milioni di euro statali; il soggetto che attuerà l'opera è TPER SpA. A seguito di alcuni rilievi evidenziati dalla Corte dei Conti gli Enti proponenti hanno rimodulato il progetto, che è stato sottoposto al Ministero dei trasporti per l'approvazione da parte del CIPE. Per rendere compatibile il progetto con le previsioni del PUMS (Piano Urbano

Mobilità Sostenibile) metropolitano è in corso la valutazione su una revisione del progetto, che rimodulerà alcuni degli interventi previsti e che sarà formalizzata da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

- il **People Mover**, un servizio navetta che collega direttamente in sede segregata (cioè svincolata dal traffico stradale) l'Aeroporto G. Marconi di Bologna e la Stazione Centrale di Bologna, con un tempo di viaggio inferiore ai 10 minuti. Il tracciato è di circa 5 km; la fermata intermedia è nel comparto Lazzaretto. La Regione ha sottoscritto diversi accordi per favorire la realizzazione del People Mover. L'opera è cofinanziata da Regione (27 mln euro), Aeroporto di Bologna (2,7mln euro, oltre all'IVA) e da RFI (5,5 mln euro). A ottobre 2015 sono iniziati i lavori, che sono stati completati nel 2018. Il People Mover è operativo da novembre 2020.

Un'altra opera è prevista **nel bacino della costa romagnola**: si tratta del **Trasporto Rapido Costiero (TRC)**, con le tratte Rimini FS - Riccione FS, Rimini FS - Rimini Fiera e Riccione-Cattolica. Il tracciato della prima tratta Rimini FS-Riccione FS verrà affiancato alla linea ferroviaria Bologna-Ancona, con l'utilizzo di mezzi a guida assistita e a trazione elettrica. Il costo dell'opera è di oltre 92 milioni di euro. La Regione partecipa con un finanziamento di oltre 7,7 milioni di euro per l'infrastruttura e di oltre 2,7 milioni di euro per l'acquisto di veicoli. Il 31 gennaio 2018 l'appaltatore ha comunicato la fine dei lavori. Nel 2019 è stato avviato l'esercizio del TRC (oggi denominato "**Metromare**"), attraverso l'utilizzo di, in via provvisoria, di autobus ibridi e/o a metano. Nel 2020 è stata completata la fornitura della flotta dei 9 Exqui.city 18T, dedicati al servizio "Metromare".

E' in corso la richiesta di finanziamento statale della seconda tratta del collegamento TRC tra Rimini FS e la Fiera di Rimini, che dovrebbe vedere l'assegnazione delle risorse nel corso del 2021.

Il settore ferroviario

Le funzioni della Regione

La Regione Emilia-Romagna, con la legge regionale n. 30 del 1998, ha dato avvio all'attuazione delle deleghe previste dal Decreto Legislativo n. 422 del 1997 in materia di ferrovie di interesse regionale, perfezionatesi negli anni successivi con il trasferimento dallo Stato alla Regione delle linee ferroviarie in concessione o in ex gestione commissariale governativa (e dei treni utilizzati per erogare i servizi sulle stesse linee) e con l'attribuzione dei servizi ferroviari di propria competenza svolti anche sulla rete nazionale.

In particolare, in materia di trasporto ferroviario

regionale e locale competono alla Regione tutte le **funzioni programmatiche, amministrative e di finanziamento** dei servizi di trasporto pubblico, escluse le funzioni di sicurezza rimaste di competenza statale. La Regione inoltre persegue il **miglioramento delle prestazioni** del trasporto ferroviario e l'integrazione con il trasporto nazionale, con i sistemi di mobilità urbana e locale, con i sistemi di trasporto aereo e marittimo, e anche con i sistemi di gestione della logistica delle merci. La Regione Emilia-Romagna è impegnata direttamente nelle attività di **mantenimento dell'efficienza e di potenziamento** delle linee ferroviarie regionali e del materiale rotabile, oltre che nel miglioramento delle condizioni di sicurezza, finanziando il settore ferroviario sia con risorse proprie sia con risorse trasferite dallo Stato.

Il settore ferroviario in cifre



Il contesto di riferimento

La **rete ferroviaria** si estende complessivamente sul territorio della regione Emilia-Romagna per **1.400 km** (circa 1.050 di competenza statale e più di **350 di competenza regionale**).

La gestione della rete statale è affidata a RFI (Rete Ferroviaria Italiana), la società dell'infrastruttura del Gruppo FS incaricata anche di garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria sull'intera Rete Nazionale. **La gestione dei servizi è invece affidata mediante gara con "Contratti di Servizio"**.

Nel 2008 il settore ferroviario ha subito importanti modifiche ed è stato caratterizzato da elementi di forte innovazione: completata la gara per l'affidamento di tutti i servizi di attribuzione della Regione Emilia-Romagna, il 31 marzo 2008 è stato sottoscritto il **Contratto di Servizio con il Consorzio Trasporti Integrati**, formato da Trenitalia e da FER, vincitore di una gara di rilevanza europea. Inoltre è stata costituita una **società unica di gestione della rete ferroviaria regionale**: la **FER**, società a prevalente capitale regionale, ha acquisito le attività ferroviarie gestite precedentemente da altre aziende concessionarie regionali, sostituendosi ad ACT di Reggio Emilia (nel 2009), ad ATC di Bologna nella gestione della linea Casalecchio-Vignola (nel 2009) e ad ATCM di Modena nella gestione della ferrovia Modena-Sassuolo (nel 2007).

Nel 2016 sono state **concluse le procedure della nuova gara a evidenza pubblica** per il nuovo affidamento dei servizi ferroviari di competenza regionale. Il servizio è stato affidato in un unico lotto a una società (Società ferroviaria provvisoria) partecipata al 70% da Trenitalia e al 30% da Tper, denominata dall'1 gennaio 2020 **Trenitalia Tper Scarl**.

Il nuovo contratto di servizio per il trasporto regionale è stato avviato dall'1 giugno 2019, ha una durata di 15 anni più eventuali 7,5 di rinnovo, e prevede che il servizio sia svolto sia sulla Rete Nazionale che su quella Regionale, consentendo quindi una completa integrazione.

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 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, obiettivo primario, insieme alla regolarità dell'esercizio.

In particolare, durante gli anni passati la Regione ha finanziato 22 nuovi treni (14 Stadler ETR 350 e 8 composizioni Vivalto a due piani) inseriti nel "Piano anticipazione" della cosiddetta "Gara del ferro", finanziato dalla Regione e Trenitalia/TPER per 150 milioni di euro. Nel 2017 è stata completata la messa in esercizio di otto nuovi treni Vivalto, la flotta di convogli a doppio piano. Sempre nel corso del 2017, inoltre, Trenitalia ha aumentato il numero di collegamenti effettuati con treni Stadler ETR 350, grazie al conferimento di convogli da parte della Regione (in totale 6).



La qualità del servizio ferroviario

Nel corso del 2019, come già accennato, c'è stato il passaggio dal Contratto di servizio sottoscritto con il Consorzio Trasporti Integrati all'affidamento dei servizi ferroviari di competenza della Regione Emilia-Romagna alla nuova Società Trenitalia Tper Scarl, che ha avviato l'erogazione dei servizi a partire dal primo giugno 2019. Quindi il 2019 è stato un anno particolare e di transizione.

Di seguito si presentano alcuni **dati sull'andamento della puntualità e dell'affidabilità** (elementi chiave per valutare la qualità del servizio ferroviario) attraverso i grafici forniti dalla Società FER che, in qualità di stazione appaltante, gestisce il Contratto e alla quale la Legge Regionale 30/98 affida anche la conseguente e necessaria attività di monitoraggio rivolta al controllo degli standard contrattuali.

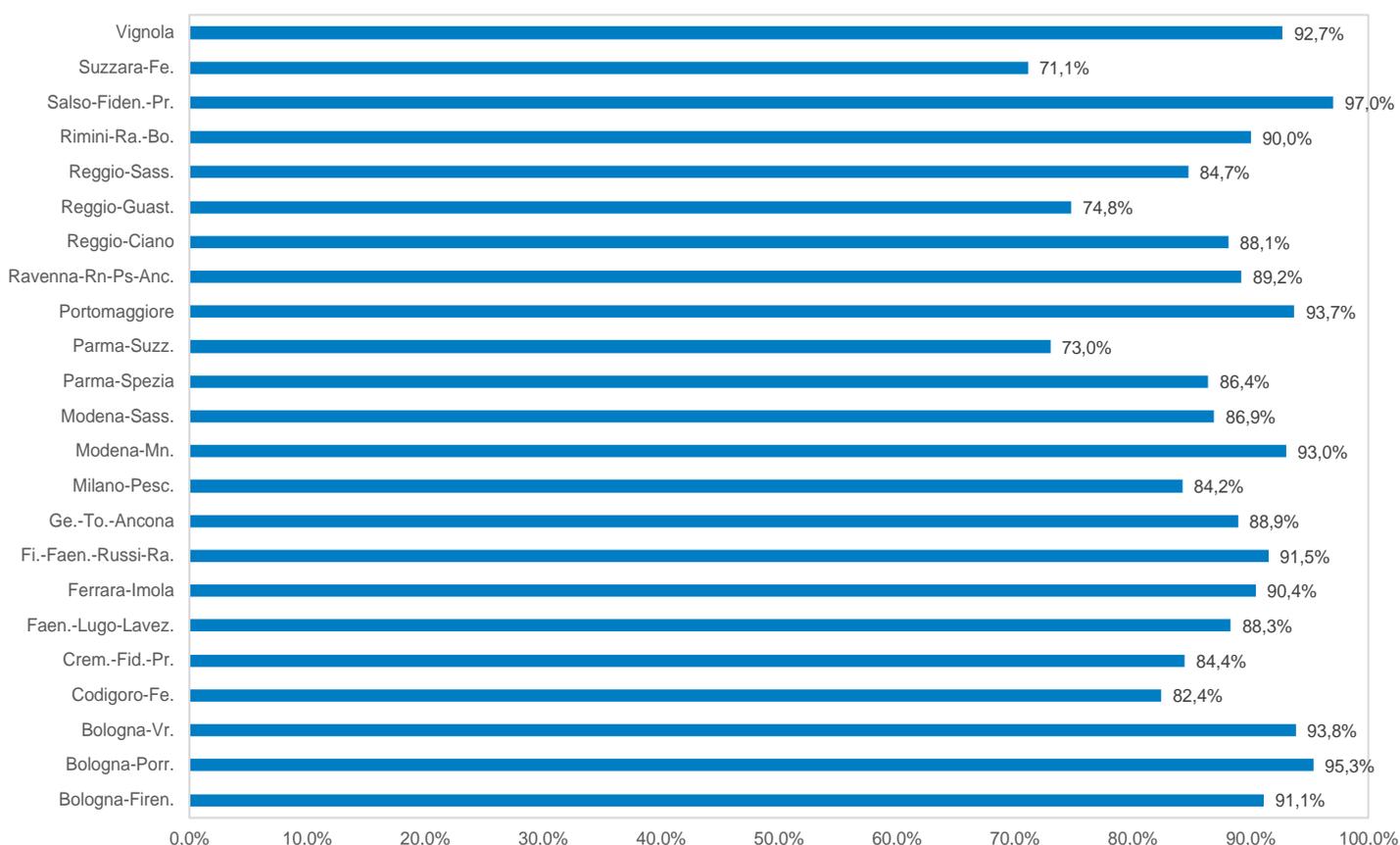
Puntualità

Nel 2019 sono circolati su **Rete Nazionale 196.066 treni** a Contratto dell'Emilia-Romagna con una **puntualità complessiva entro i 5' dell'89,86% ed entro i 15' del 97,31%**. Su **Rete Regionale** i treni circolati sono stati **73.091** con una **puntualità dell'84,39% entro i 5' e del 96,03% entro i 15'**.

Le cause dei ritardi sono imputabili principalmente all'Impresa ferroviaria seguita dal Gestore dell'Infrastruttura (RFI o FER). Oltre il 15% dei casi di ritardo sono, invece, riconducibili a cause esterne al sistema ferroviario.

La figura seguente mostra invece i dati relativi alla puntualità ai 5', con esclusione della forza maggiore, **suddivisa per singole direttrici**.

Puntualità entro i 5' per singole direttrici
(2019)



Affidabilità

L'affidabilità del servizio ferroviario riguarda tutti i treni che sono stati limitati o soppressi anche se sostituiti con servizi "su gomma" o con treni successivi entro un determinato lasso di tempo.

Nel 2019 sono circolati 269.157 treni e ne sono stati soppressi, durante tutto l'arco dell'anno, 4.359, pari a circa il 1,6% dei treni programmati, dei quali il 75% totalmente.

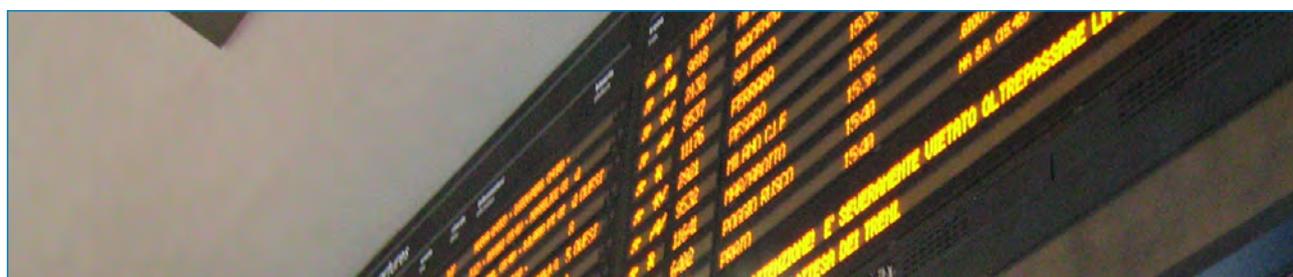
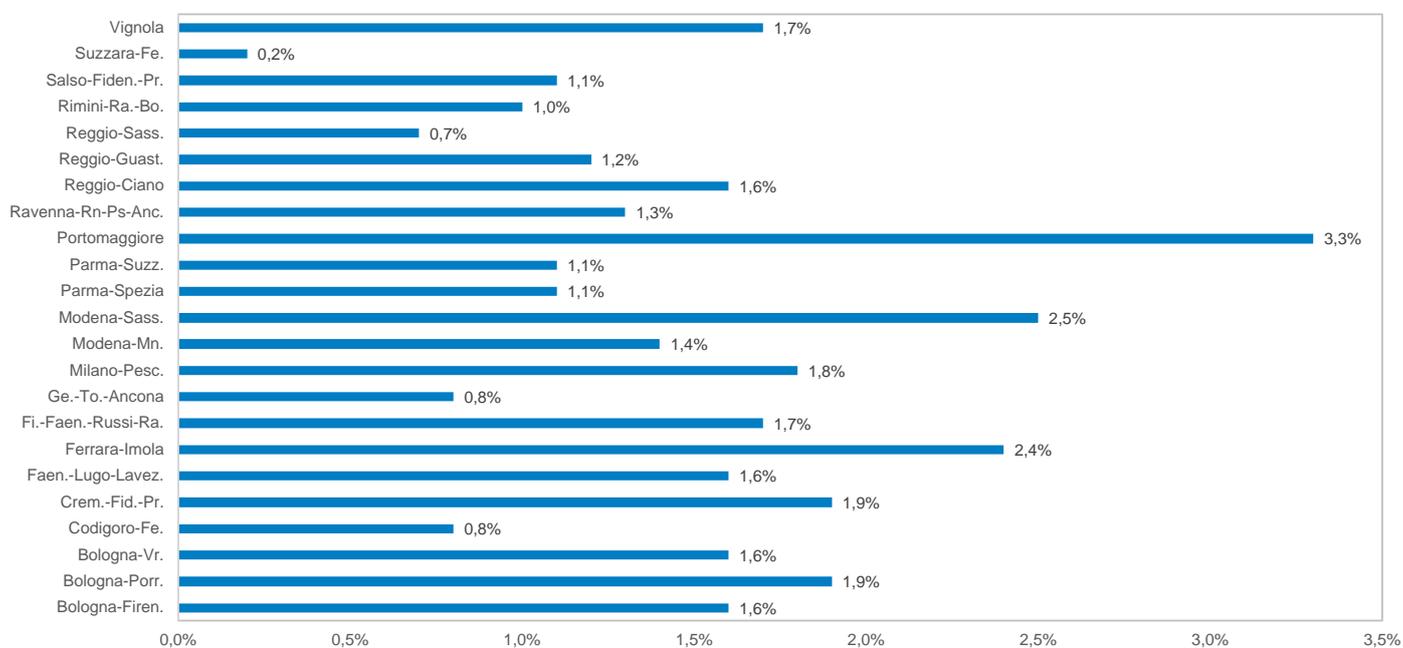
I **motivi delle soppressioni** sono riconducibili principalmente per il:

- 56% a problemi dell'Impresa ferroviaria (ad es. mancanza di personale, indisponibilità/guasto di materiale rotabile, problemi di circolazione);
- 19% a forza maggiore;
- 14% a sciopero;
- 11% a problemi legati all'infrastruttura (ad es. lavori programmati, guasto dell'infrastruttura).

Di seguito la figura che riporta la percentuale di soppressioni per direttrice.



Soppressioni per singole direttrici
(2019)





I passeggeri trasportati

I treni circolanti in Emilia-Romagna sono circa **910 al giorno**, in un giorno feriale medio, di cui 882 gestiti da Trenitalia Tper Scarl. Fermano in **258 stazioni attive**, di cui 9 delle linee della Rete Regionale Parma-Suzzara e Suzzara-Ferrara ricadono in territorio lombardo. A queste si aggiungono le stazioni di Poggio Rusco e Suzzara, terminali di queste tratte e punto d'interconnessione con la Rete Nazionale oltre a Gonzaga-Reggiolo, della linea della Rete Nazionale Modena-Suzzara, che viene considerata per completezza del dato, gravitando sullo stesso bacino di traffico.

Nel 2019 i viaggiatori trasportati sono stati circa **45,4 milioni**, in aumento rispetto al 2018 (circa 43 milioni), se si considerano i saliti sui treni a contratto della Regione Emilia-Romagna in base ai dati preconsuntivi 2019 certificati dall'Osservatorio nazionale del trasporto. Sono invece **circa 49,8 milioni i passeggeri all'anno**, che corrispondono a circa 160.500 in un giorno feriale medio invernale (nel 2018 erano stati circa 47,1 milioni), se si conteggiano i saliti su tutti i treni del trasporto ferroviario regionale nelle stazioni dell'Emilia-Romagna.

Il dato sui passeggeri trasportati mostra una **crescita nell'ultimo anno**, sia nel periodo invernale sia soprattutto nel periodo estivo. Dopo alcuni anni di stabilità dei dati, il 2018 (+8% rispetto al 2017) e il 2019 (+2% rispetto al 2018) evidenziano un aumento del dato invernale e anche estivo (+4% rispetto al 2017 e +9% rispetto al 2018). Se si guarda a un arco temporale più ampio, invece, **dal 2000 al 2019 i passeggeri trasportati sulla Rete Ferroviaria Nazionale** nel periodo invernale hanno avuto una crescita del 31% e in quello estivo del 46%.

Il **trend complessivo** dei passeggeri trasportati, che comprende quindi sia la Rete Regionale che quella Nazionale, è **cresciuto dal 2004 al 2019 di circa il 40%**. Mentre la Rete Regionale, anche se con numeri inferiori è risultata sempre in ascesa a

parte il dato dell'ultimo anno avendo un aumento totale nell'arco di 15 anni del 48%, la Rete Nazionale nello stesso periodo è cresciuta del 39%, con picco nel 2019. La somma di questi dati porta appunto a un aumento totale del 40%.

Lo sviluppo dei servizi

Il **livello dei servizi erogati** nel 2019 è pari a circa **19.000.000 treni*km** per servizi regionali, con un aumento del 3% rispetto all'anno precedente, per un **corrispettivo pari a 144 milioni di euro**.

Nel corso del 2019 si sono consolidati gli effetti degli interventi di riprogrammazione decisi nel corso degli anni precedenti, in particolare la **revisione dell'offerta Bologna-Ravenna-Rimini** con un maggior impegno delle Regione Emilia-Romagna e dell'impresa ferroviaria pari a circa 300.000 Km*treno su base annua. E' stato completato il ripristino delle fermate nelle stazioni di Godo e Classe, temporaneamente ridotto per far fronte alla velocizzazione. Il traffico turistico estivo è aumentato, risultato questo molto atteso.

Le azioni di adeguamento dell'offerta complessiva hanno visto anche il coinvolgimento delle Agenzie locali della Mobilità, in un'ottica di effettiva ed efficace integrazione dei diversi modi di trasporto pubblico.

Tra le azioni svolte si cita ad esempio il trasferimento di competenza dei servizi precedentemente effettuati dal gestore ferroviario con corse bus **tra Lavezzola e Faenza** al contratto di servizio TPL gomma. Ciò ha comportato un risparmio di circa 180.000 km dal Contratto del servizio ferroviario.

Nel 2017 è stato sottoscritto tra Regione Emilia-Romagna, Ministero della Infrastrutture e dei trasporti e RFI il *masterplan* che definisce gli scenari di sviluppo infrastrutturali e tecnologico, 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. In questo contesto sono state definite linee di rilevanza nazionale le tratte **Ferrara-Suzzara-Parma, Bologna-Portomaggiore, Casalecchio-Vignola e Guastalla-Reggio Emilia-Sassuolo**. Su queste linee è in corso il completamento dell'elettificazione, oltre all'ammmodernamento dei sistemi di sicurezza (con l'installazione del Sistema di Controllo Marcia Treno), che comunque interessa la totalità delle linee regionali.

Come già accennato, per perseguire il miglioramento qualitativo dei servizi ferroviari è in corso un **Piano straordinario di investimenti di oltre 400 milioni di euro**, per la metà destinati al rinnovo del materiale rotabile e per metà a interventi infrastrutturali.

Sempre riguardo al tema dello sviluppo dei servizi ferroviari nel 2019 ci sono stati anche interventi di minore

portata che hanno interessato diverse relazioni:

- **Modena-Sassuolo**: dal 9 settembre revisione globale dell'offerta con servizi svolti tutti con materiale nuovo e a sequenza di 40' al posto dell'incompleto cadenzamento a 30' precedente;
- **Ferrara-Bologna**: revisione e intensificazione offerta del primo mattino;
- **Ferrara-Codigoro**: intensificazione estiva di 2 coppie aggiuntive nei giorni festivi;
- **Reggio-Sassuolo**: revisione offerta con integrazione di corse bus aggiuntive a servizio della località di Bosco;
- **Fidenza-Cremona**: adeguamenti sollecitati dai pendolari per favorire le coincidenze;
- **servizi estivi Bologna-Ravenna-Rimini** nei mesi di giugno, luglio e agosto con il rafforzamento della programmazione estiva sperimentata l'anno precedente. Sono state aggiunte 2 coppie di treni per i giorni festivi estivi da Bologna a Rimini/Pesaro, in aggiunta all'offerta dell'anno precedente. Sono state in particolare mantenute le corse aggiuntive nel fine settimana della notte rosa.

Nel 2019 ci sono stati anche molti **interventi sull'infrastruttura che hanno determinato revisioni nell'offerta** per periodi variabili, a cui si è fatto fronte con servizi sostitutivi:

Lavori programmati

- **Bologna-Prato**: chiusura della linea ad agosto per intervento pluriennale di adeguamento della sagoma allo standard PC80. Sono stati programmati servizi sostitutivi integrati con l'offerta dei treni della Porrettana;
- **Linea Adriatica**: interventi sulla linea con sostituzione del traffico con bus tra Faenza e Rimini per 3 giorni a ottobre;
- **Modena-Mantova**: interruzione linea tra Suzzara e Mantova per 15 giorni ad agosto-settembre;
- **Pontremolese**: interruzione linea tra Berceto e Pontremoli per 15 giorni a luglio e agosto;
- **Parma-Brescia**: interruzione linea tra Parma e Casalmaggiore da metà luglio a fine agosto.

Eventi imprevisti

- **Budrio-Portomaggiore**: alluvione e straripamento Idice. Bus sostitutivi con interscambio a Budrio;
- **Reggio-Ciano**: interruzione per danneggiamento manufatto. Autosostituzione intero servizio.

Le stazioni ferroviarie

La Regione, nell'ambito della propria azione di riqualificazione del trasporto ferroviario, pone particolare attenzione all'**adeguamento delle fermate/stazioni** e, più in generale, al miglioramento della loro accessibilità sia dall'esterno (soprattutto integrazione con il TPL) sia al loro interno (nei percorsi di accesso ai treni, e nell'interscambio tra banchina e treno) e a una maggiore integrazione con il territorio. In questo ambito si inseriscono i diversi **piani di riqualificazione** delle stazioni sia della Rete Regionale che Nazionale.

Per quanto riguarda la **Rete Regionale** è stato avviato il Piano regionale per la riqualificazione e l'accessibilità/fruizione dei disabili delle fermate/stazioni della rete regionale, supportato da linee guida e di indirizzo, che prevede una spesa complessiva di circa 10.800.000 euro, già finanziati per 8.200.000 euro. I principali interventi previsti riguardano l'accessibilità delle stazioni a tutti gli utenti, con particolare attenzione alle persone con disabilità o a ridotta mobilità, la creazione di aree di sosta e protezione degli utenti in attesa e la riqualificazione dell'informazione agli utenti.

La prima fase degli interventi ha avuto come obiettivo migliorare l'**accessibilità delle stazioni per tutti gli utenti**, attraverso, dove possibile, l'ampliamento della larghezza, della lunghezza e dell'altezza dei marciapiedi di stazione/fermata e rifacendone la pavimentazione. L'adeguamento delle stazioni per ipovedenti e non vedenti si è attuata con la predisposizione di percorsi tattili di orientamento e sicurezza. Le **linee interessate sono state le Reggiane**, con un investimento di circa 500.000 euro.

Il 2016 ha visto dall'attuazione della seconda fase, che ha previsto interventi per la riqualificazione completa delle tre stazioni tipo **Scandiano, Sassuolo Radici e Lentigione**, con tre tipologie di pensiline da adattare. Nel 2017 è stata attuata la terza fase, con l'**installazione di cartellonistica per uniformare l'immagine delle stazioni della Rete Regionale** che presentavano una segnaletica carente, inefficace e caratterizzate dalle gestioni precedenti alla creazione della Società unica FER. La segnaletica è stata adattata ai diversi tipi di stazioni. In quelle a più alta frequentazione sono stati posizionati anche totem con l'indicazione della località e dei servizi presenti.

Sulla **linea Modena-Sassuolo Terminal**, anche per renderla utilizzabile da treni più capienti, è stata completamente riqualificata la **fermata di Casinalbo** e sono stati allungati e innalzati i marciapiedi di

Formigine, Fiorano e Sassuolo Terminal. Sono state posizionate inoltre altre sei pensiline nuove in fermate che ne erano sprovviste. Resta il rammarico che in alcune località atti di inciviltà di pochi abbiano in parte vanificato l'obiettivo di rendere più gradevoli, per la maggior parte degli utenti, gli spazi di attesa. Negli anni 2018 e 2019 si è stata attuata la quarta fase, che chiude questo primo ciclo di investimenti. Nell'ambito della programmazione dei fondi POR-FESR 2014-2020, è stata prevista l'installazione di dispositivi di informazione all'utenza presso le stazioni ferroviarie regionali proprio per continuare e sviluppare ulteriormente il Piano regionale per la riqualificazione. In particolare, grazie a un **contributo regionale di 1.500.000 euro, sono stati installati 90 monitor in 61 stazioni della Rete regionale** scelte tra le più frequentate, oltre a **27 sistemi di videosorveglianza**, per eliminare l'ostacolo della mancanza di informazioni per la pianificazione dei propri viaggi. I primi risultati della politica regionale di riqualificazione del sistema ferroviario trovano riscontro nella crescita dei passeggeri che si sta attualmente registrando.

Per quanto riguarda la **Rete Nazionale, RFI**, in qualità di Gestore dell'Infrastruttura, al già avviato piano di riqualificazione delle stazioni medio-grandi, ha affiancato un piano indirizzato alle stazioni medio-piccole (**Progetto easy/smart station**). La Regione ha chiesto che questo piano venisse ampliato e garantisse potenziamenti e lavori di riqualificazione su un maggior numero di stazioni rispetto a quelle inizialmente programmate. Azione che ha avuto successo visto che entro il 2026 RFI prevede di adeguare complessivamente, in Emilia-Romagna, **51 stazioni per renderle più accessibili e confortevoli** ai viaggiatori caratterizzandole con uno standard architettonico unico e funzionale. Gli interventi "tipo" previsti riguardano l'innalzamento dei marciapiedi, l'installazione di ascensori, la ristrutturazione dei sottopassaggi e delle pensiline, nuovi arredi e l'installazione di impianti di illuminazione a led, che coniugando efficacia e risparmio energetico contribuiscono a innalzare il livello di sicurezza - reale e percepita - nelle ore notturne.

Nel 2019 RFI è intervenuta nelle stazioni di **Reggio Emilia, Modena, Forlì, Cesena, Rimini, Ravenna, Faenza, Carpi, Castel S. Pietro Terme, S. Ilario d'Enza, Vergato, Fiorenzuola, Monzuno, Grizzana, Pianoro, Borgo Val di Taro e Collecchio**.

Il Comitato regionale degli utenti del servizio ferroviario regionale

Il Comitato consultivo regionale degli utenti ferroviari dell'Emilia-Romagna (CRUFER) rientra tra gli strumenti di comunicazione con gli utenti del servizio ferroviario regionale.

Costitutosi in una prima configurazione temporanea nel marzo 2005, in attuazione dell'art. 17 della L.R. 30/98, il CRUFER continua a operare con ampia autonomia funzionale e gestionale, esercitando in particolare le funzioni di:

- esprimere pareri consultivi su tematiche sottoposte dalla Regione Emilia-Romagna;
- assumere iniziative di proposta alla Regione su aspetti del servizio ferroviario;
- acquisire informazioni in ordine all'adeguata risposta nei tempi e nei modi previsti dalla nor-

mativa vigente alle segnalazioni e ai reclami raccolti;

- effettuare studi, analisi, ricerche anche in accordo con la Regione.

Fanno parte del CRUFER Comitati locali di pendolari, organizzazioni e Associazioni dei consumatori. Possono aderire anche i rappresentanti delle altre Associazioni di consumatori presenti sul territorio regionale che ne facciano richiesta.

Nel corso del 2019 le consultazioni istituzionali con il Comitato regionale degli utenti del trasporto ferroviario regionale, CRUFER, si sono svolte con regolarità.

L'Associazione Pendolari Piacentini, che si era dimessa volontariamente dal Comitato negli anni passati, ha avviato il percorso per essere riammessa.



L'integrazione tariffaria: il sistema "Mi Muovo"

"Mi Muovo" in cifre



I titoli di viaggio integrati "Mi Muovo"

La Regione è impegnata da anni sul progetto "Mi Muovo", il sistema di bigliettazione elettronica integrata regionale che consente alle cittadine e ai cittadini dell'Emilia-Romagna di utilizzare i treni e i bus con un unico biglietto, oltre che una serie di altri servizi come il bike sharing e la mobilità elettrica. Tutte le aziende autofiloviarie pubbliche e buona parte delle imprese private, nonchè TrenitaliaTper, la nuova società ferroviaria affidataria dei servizi regionali, adottano il sistema integrato Mi Muovo mediante l'uso della card Mi Muovo e Unica.

Nel 2019 è proseguito l'impegno della Regione e dei gestori dei servizi bus e ferroviari per garantire l'interoperabilità dell'intero sistema e per ampliare i canali di vendita, per diffondere Mi Muovo su tutto il territorio.



L'integrazione tariffaria regionale è realizzata mediante l'offerta al pubblico dei **titoli di viaggio integrati "Mi Muovo"**, validi sui servizi ferroviari regionali e locali (treni classificati R e IR) e sui servizi urbani delle dieci città capoluogo e delle città di Imola, Faenza e Carpi.

Le vendite degli abbonamenti integrati sono effettuate da Trenitalia, mandataria delle Aziende di trasporto, nelle stazioni dell'Emilia-Romagna, e da TPER presso le biglietterie della provincia di Bologna, Ferrara e Imola.

Dal 1° settembre 2018 è attivo anche **"Mi Muovo anche in città"**, che è stato confermato anche per la campagna abbonamenti settembre 2020-agosto 2021. E' rivolto a tutti gli abbonati (mensili o annuali) del servizio ferroviario regionale **per relazioni superiori a 10 km**, che non devono più

acquistare il doppio abbonamento per accedere ai servizi urbani, potendo viaggiare gratis nelle aree urbane delle 13 città principali, se queste sono il punto di partenza o arrivo del proprio abbonamento ferroviario, con un **risparmio medio annuo di 110 e 480 euro per circa 40 mila abbonati**.

Sempre a partire dal 1° settembre 2018, per chi acquista un abbonamento ferroviario il cui **tragitto è inferiore ai 10 km ferroviari** e con partenza e/o arrivo nella stazione principale delle dieci città capoluogo oltre a Imola, Faenza e Carpi, sono disponibili una **serie di titoli integrati**. Per tutti i dettagli è disponibile una sezione dedicata sul portale regionale Mobilità: <https://mobilita.regione.emilia-romagna.it/mi-muovo/sezioni/i-titoli-di-viaggio-integrati-1>.



"Mi Muovo Tutto Treno"

Gli abbonati al servizio ferroviario regionale dall'1 gennaio 2009 hanno l'opportunità di utilizzare il titolo di viaggio "Mi Muovo Tutto Treno", che permette di accedere all'occorrenza anche ai treni di categoria superiore (Intercity ed Eurostar City) a prezzi favorevoli, con l'esclusione dei treni Alta Velocità.

Carta "Mi Muovo Tutto Treno"

La Regione ha rinnovato la convenzione con Trenitalia per mantenere le condizioni precedenti per l'uso di treni FBe Ic, nelle modalità carta "Mi Muovo Tutto treno" e abbonamento "Mi Muovo FB-IC" per i soli residenti in Emilia-Romagna.

Trenitalia ha dato avvio alla sostituzione del materiale rotabile "Trainato" con cui effettuava i treni FrecciaBianca sulla linea principale (Ancona-Bologna-Milano) con elettrotreni ETR 700 di cui è entrata in possesso. Contestualmente Trenitalia ha optato per la trasformazione della categoria commerciale in FrecciaArgento di queste corse. La volontà di Trenitalia è di procedere a un aumento dei prezzi a seguito della trasformazione della categoria commerciale: la Regione Emilia-Romagna ha ottenuto in via transitoria per tutto il 2019 che questo non andasse a scapito del prezzo pagato dagli abbonati. Di fatto è solo cambiato il riferimento temporale della carta "Mi Muovo Tutto Treno": **da un periodo annuale al periodo mensile**, con le seguenti condizioni di acquisto per gli utenti: **per la fascia da 0 a 41 km la quota mensile a carico dei viaggiatori è di 11 euro; per la fascia da 41 a 125 km 14 euro e per quella superiore ai 125 km 17 euro.**

Per gli abbonamenti Mi Muovo FB-IC si è confermato che il prezzo di questo abbonamento è pari a quello del relativo abbonamento mensile FB-IC con esten-

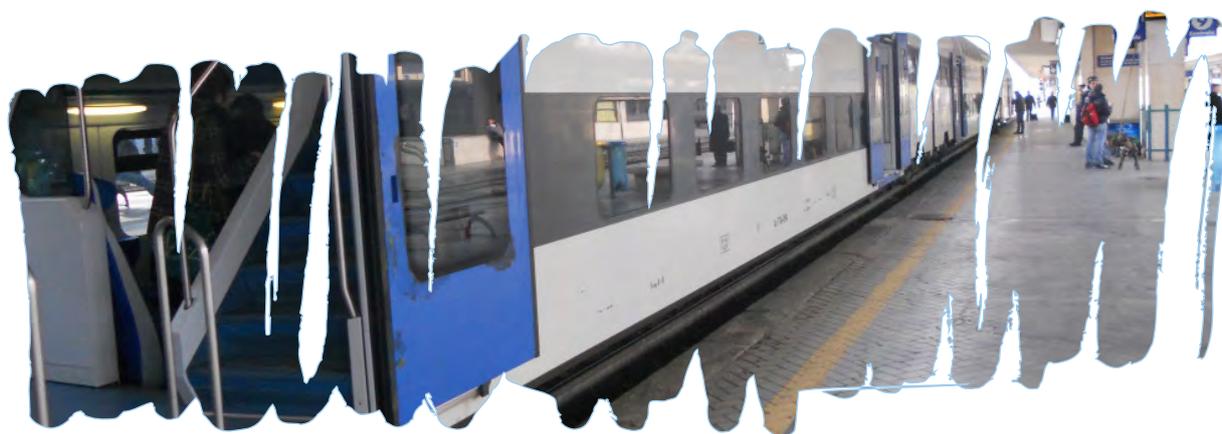
sione regionale Emilia-Romagna **scontato del 20%** (sia per tutti i collegamenti IC che FB). Il sostegno della Regione Emilia-Romagna ai **circa 2.500 viaggiatori** che si avvalgono di queste facilitazioni nel 2019 è stato di **1.370.000 euro**.

Abbonamento Mi Muovo AV

Dal momento che la politica tariffaria adottata dalla Regione con Mi Muovo Tutto Treno è inefficace per i collegamenti Bologna-Firenze, in quanto solo i treni AV mantengono la relazione tra le stazioni di Bologna C.le e Firenze SMN con un tempo ragionevolmente compatibile con la sistematica A/R in giornata/tutti i giorni dei pendolari, è stato introdotto l'**abbonamento bidirezionale mensile "Mi Muovo AV"**. Questo titolo di viaggio si applica ai residenti in Emilia-Romagna che intendono effettuare viaggi, nella sola seconda classe dei treni AV, per la relazione Bologna-Firenze.

Per sostenere questa tipologia di viaggiatori, la Regione ha voluto estendere in via eccezionale a questo solo tratto di rete AV il **rimborso regionale pari al 20% del prezzo dell'abbonamento mensile**, regolato con una convenzione con Trenitalia dal 2009. Allo scadere di questa convenzione nel giugno 2016, la Regione ha optato per una diversa modalità di sostegno ai pendolari che fosse indipendente dall'Impresa ferroviaria. Da luglio 2016 infatti rimborsa ex post a cadenza trimestrale una quota fissa di 45 euro per ogni abbonamento mensile, qualunque sia l'Impresa ferroviaria.

Il numero dei pendolari che beneficiano di questo rimborso è in media **250 ogni mese**, con un calo intorno ai 100 in agosto. Il numero è stabile negli ultimi anni. La procedura di rimborso si svolge per via telematica.



Il settore stradale

Le funzioni della Regione e il contesto di riferimento

In applicazione della Legge Bassanini (L. 59/97) e del successivo Decreto legislativo 112/98, la maggior parte delle strade statali sono state trasferite al demanio delle Regioni o delle Province. In particolare sono 23.739 i km di strade di competenza ANAS che sono stati trasferiti alle Regioni a statuto ordinario, ognuna delle quali ha adottato soluzioni diverse per il controllo e la gestione delle strade trasferite.

La Regione Emilia-Romagna, dopo un ampio confronto con le Province, ha deciso di trasferire a loro il demanio stradale, dal momento che già gestivano un patrimonio viario rilevante e avevano una valida e consolidata organizzazione in materia di viabilità. Si tratta di **2.000 km di strade**, mentre circa 1.000 km sono rimasti di competenza statale, trasferimento che ha portato alla conseguente ridefinizione del quadro delle funzioni attribuite a Stato, Regione e Province stesse.

La Regione, infatti, oltre ad alcune funzioni storiche, ne ha acquisito di nuove:

- la pianificazione delle opere nell'ambito del Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT);
- il coordinamento fra gli Enti locali da una parte e l'ANAS e le Società concessionarie di autostrade dall'altro, nelle diverse fasi di progettazione e realizzazione delle opere di interesse nazionale;
- la collaborazione con i diversi soggetti per risolvere i problemi che ostacolano una rapida attuazione degli interventi di competenza statale;
- l'individuazione, d'intesa con gli Enti locali, delle priorità di intervento sulla rete statale, per giungere a programmi pluriennali condivisi fra ANAS, Regione ed Enti locali;
- la programmazione e il coordinamento degli interventi sulla rete delle strade e autostrade di interesse regionale.



Come disciplinato dalla legge regionale di settore, con il **Programma di intervento sulla rete viaria di interesse regionale** la Regione, basandosi sulle indicazioni fornite dalle Province, definisce gli interventi da realizzare per la riqualificazione, l'ammodernamento, lo sviluppo e la grande infrastrutturazione delle strade e ne prevede il finanziamento totale o parziale.

Nel **periodo 2002-2010** questo strumento ha consentito di realizzare **opere per circa 735 milioni di euro**, ma a partire dal 2010 sono stati azzerati i trasferimenti finanziari dello Stato relativi alla viabilità, obbligando la Regione ad affrontare una difficile situazione economico-finanziaria che non ha consentito di prevedere nuovi stanziamenti di carattere continuativo per le esigenze infrastrutturali che ancora restano sul territorio.

La Regione ha quindi messo in campo iniziative di finanziamento straordinarie, come ad esempio quelle attuate attraverso convenzioni con soggetti privati in grado di concorrere in parte al costo delle opere.

Alla luce di ciò, nel 2016 è stato avviato un confronto con ANAS e con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per valutare la possibilità, offerta a tutte le Regioni, 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. A novembre 2018 tutti i soggetti coinvolti hanno siglato un'intesa, che ha portato una parte delle strade provinciali a essere dichiarate di interesse nazionale, e nel 2020 sono passate alla gestione di ANAS.

Il settore stradale in cifre

IL SETTORE STRADALE



827 KM DI STRADE PROVINCIALI
STANNO PER ESSERE TRASFERITE AD ANAS



1.053.194.919 TRANSITI NEL 2019, RILEVATI DA

285 POSTAZIONI INSTALLATE SU STRADE PROVINCIALI E STATALI

31 MILIONI DI EURO, DAL 2002 AL 2018, SU UN COSTO DI OLTRE **110** MILIONI DI EURO, PER INTERVENTI COFINANZIATI DA ANAS E DA PRIVATI CON CONVENZIONI, DI CUI OPERE IN ESECUZIONE O ULTIMATE NEL 2019 PER UN IMPORTO DI 18,7 MILIONI DI EURO A CARICO DELLA REGIONE, SU UN COSTO TOTALE DI 76,3 MILIONI DI EURO



403.000 EURO (SU UN COSTO DI 424.000) ALLE PROVINCE DI REGGIO E., MODENA, PARMA E ALLA CITTA' METROPOLITANA PER PROGETTI DI FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA DI INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE DELLA RETE PROVINCIALE

124,9 MILIONI DI EURO ASSEGNATI DAL CIPE ALLA REGIONE E-R PER

28 INTERVENTI IN E-R (FONDO SVILUPPO E COESIONE 2014-2020) DAL COSTO COMPLESSIVO DI 180,6 MILIONI DI EURO, DI CUI 7 MILIONI ALLE UNIONI MONTANE PER MANUTENZIONE DELLE STRADE COMUNALI

974 MILIONI DI INVESTIMENTI ANAS IN E-R PER REALIZZARE

13 INTERVENTI NEL CONTRATTO DI PROGRAMMA 2016-2020, OLTRE A

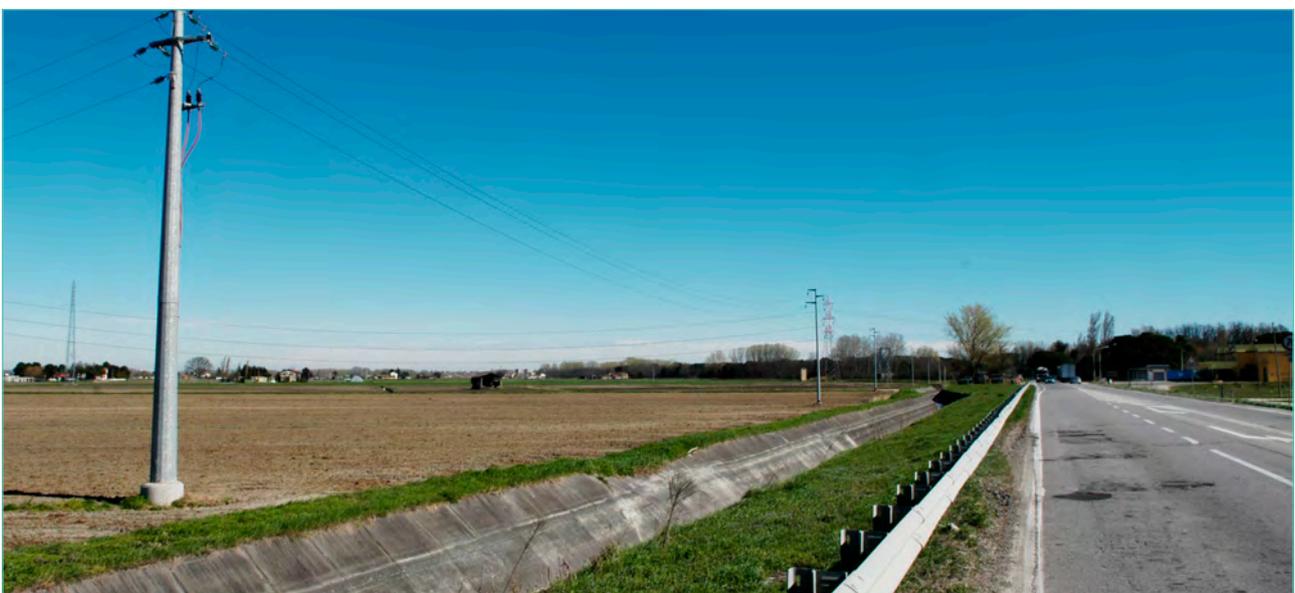
25 MILIONI A CARICO DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA PER LA III CORSIA DELLA A14 A RIMINI



96 MILIONI PER MANUTENZIONI STRADE STATALI
IN CORSO O CONCLUSE NEL 2019,
LA MAGGIOR PARTE LUNGO LA E45



Regione Emilia-Romagna

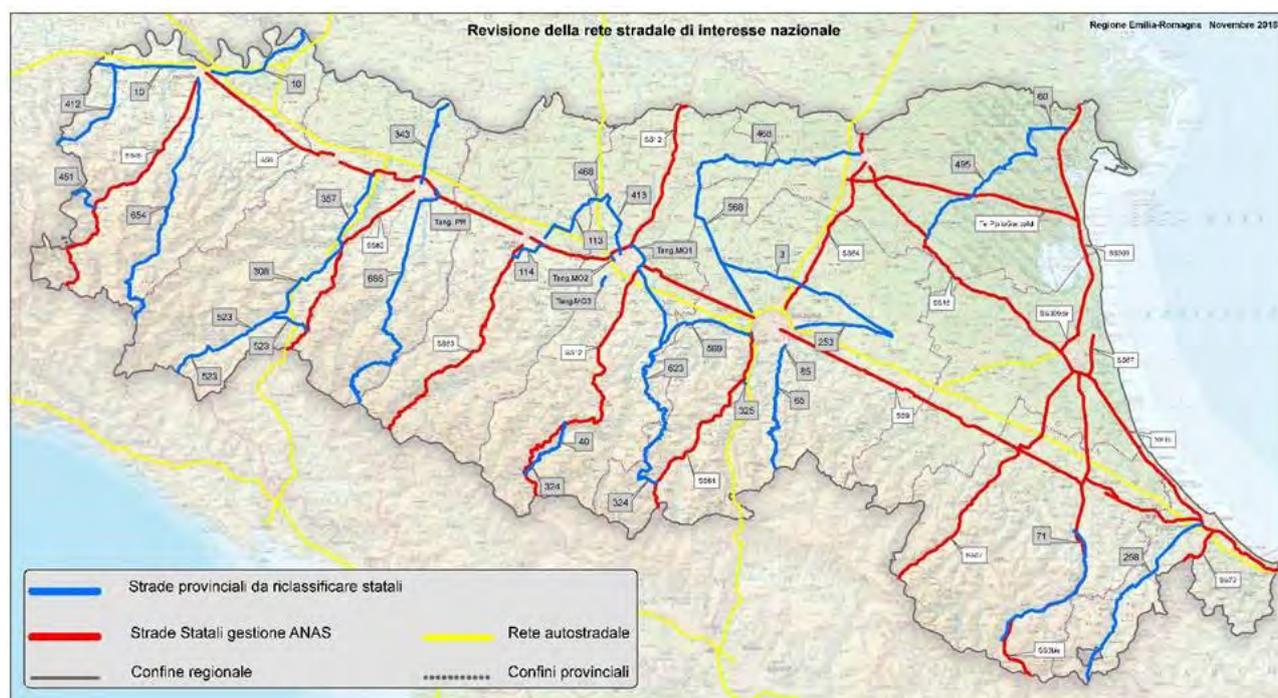


La conoscenza della rete stradale

La gestione di un sistema complesso e articolato qual è la rete stradale della regione Emilia-Romagna, sistema che vede continue implementazioni dovute non solo alla realizzazione di nuove arterie ma anche ai nuovi assetti istituzionali, richiede innanzitutto una **conoscenza profonda e dettagliata della rete**. Per questo motivo la Regione, nell'ambito delle proprie funzioni di coordinamento, ha ritenuto indispensabile dar vita a un **Sistema informativo della viabilità (SIV)** e a un Centro di Monitoraggio Regionale (CMR) per la sicurezza stradale, per ottenere e gestire una serie di informazioni sistematiche, dinamiche e più precise sulle caratteristiche funzionali e di traffico della rete stradale, utili anche per valutare gli effetti degli interventi sulla viabilità e per localizzare con precisione gli incidenti stradali.



La rete stradale della regione Emilia-Romagna



L'organizzazione del SIV ha tra i suoi scopi principali la semplificazione, il riordino, la messa a sistema, l'aggiornamento e l'innovazione tecnica delle informazioni riguardanti la rete

stradale extraurbana. Per raggiungere queste finalità sono stati predisposti e vengono gestiti e implementati **una serie di strati informativi**, i cui principali contenuti riguardano:

Archivio regionale delle strade (ARS): elenco di tutte le strade dell'Emilia-Romagna (circa 74.000), integrato con circa 1.500.000 informazioni amministrative (classificazione e lunghezza) e tecniche (limiti puntuali e lineari alla transitabilità dei veicoli, trasporti eccezionali e mezzi d'opera); ha funzione di riferimento ufficiale della Regione nello svolgimento dei propri compiti istituzionali. L'ARS è consultabile sul portale regionale della Mobilità (<http://servizissir.regione.emilia-romagna.it/ARS/>) e tramite l'applicazione "Viabilità E-R"

Reticolo della principale viabilità regionale: è costituito dalla rete delle autostrade, strade statali, provinciali e di alcune strade comunali (circa 13.000 km) ed è la struttura geografica alla quale sono associate le informazioni del SIV. Il reticolo permette la restituzione progressiva di parte delle informazioni alfanumeriche su mappa

Sistema regionale di rilevazione automatizzata dei flussi di traffico: è composto dai dati rilevati da 285 postazioni fisse situate lungo la principale viabilità regionale, che, alimentate da pannelli solari, sono attive 24 ore al giorno, inviando i dati al centro di raccolta regionale a intervalli di 15 minuti. In media 1.100.000.000 transiti annui, tra veicoli leggeri e pesanti. Nel 2019 sono state realizzate, in via sperimentale: 4 nuove postazioni di rilievo del traffico dotate anche di sensori Bluetooth e Kemler-Onu (targhe merci pericolose); 11 postazioni esistenti sono state implementate con sensori Bluetooth e 1 postazione esistente è stata dotata di sensori per il rilievo dinamico del peso

Applicazioni per supporti mobile (Viabilità E-R): "Viabilità E-R" è un'app contenitore, costantemente implementata e aggiornata, che raccoglie altre app, alcune con funzioni di mappa, dedicate a specifici argomenti. Pre-disposta per sistemi operativi Android e scaricabile gratuitamente da Play Store, l'app contiene attualmente le app tematiche ARS (dedicata all'Archivio regionale delle strade e alla percorribilità per i veicoli e trasporti eccezionali), FLUSSI (dedicata al Sistema MTS), LIMITI (dedicata alla consultazione geografica delle limitazioni lineari e puntuali di percorribilità per l'autotrasporto), BOX (dedicata alla raccolta di materiali e informazioni tecniche e normative), SEGNALETICA (dedicata alle Linee guida per la progettazione dei piani di segnaletica verticale) e i collegamenti ai portali regionali MOBILITA', ARPA METEO e TE_ONLINE (il portale regionale dedicato alla gestione dei procedimenti per il rilascio delle autorizzazioni al transito dei veicoli e trasporti eccezionali e ottimizzato per i dispositivi mobile, oltre a nuove funzioni implementate), che consente, tra l'altro, all'utente di verificare in tempo reale lo stato della pratica autorizzatoria



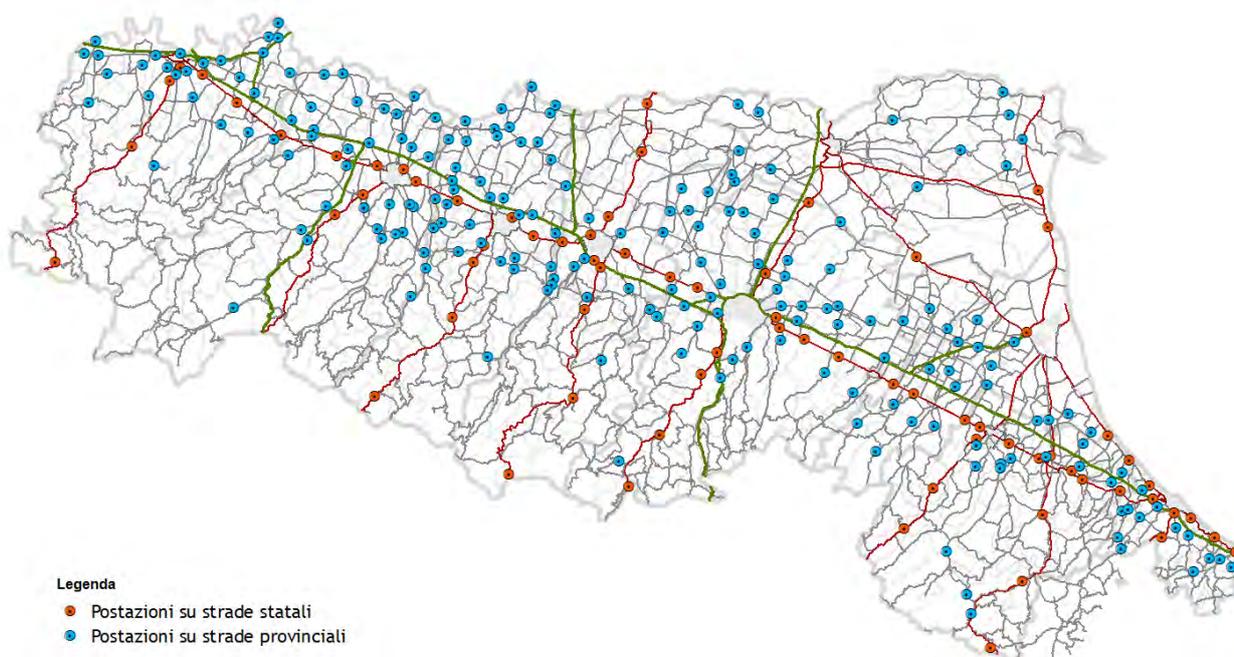
Limiti di transitabilità puntuali e lineari: fanno parte del Catasto della principale viabilità extraurbana regionale e si riferiscono a oltre 5.000 punti singolari (ponti, gallerie, sovrappassi, strettoie, passaggi a livello ecc.) e alle 15 tipologie previste dal Codice della strada per i veicoli e trasporti eccezionali. Sono consultabili, in formato alfanumerico, sul portale Mobilità alla voce "ARS online". Sempre sul portale Mobilità alla voce "Limiti online" e sull'app "Viabilità E-R" i limiti puntuali e lineari sono inoltre visualizzabili anche geograficamente

Trasporti eccezionali TE-online: informazioni sul transito dei mezzi e trasporti eccezionali, composte da un elenco delle strade percorribili. In collaborazione con le Province dell'Emilia-Romagna è stato realizzato l'applicativo "TE-online": dal 1° gennaio 2015 tutta la procedura 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'E-R si svolge, per la prima volta in Italia, esclusivamente online

Una delle componenti principali del SIV è la **rilevazione e il monitoraggio informatizzato dei flussi di traffico**, realizzato con l'obiettivo di creare un sistema su scala regionale per il controllo continuo del traffico veicolare grazie all'installazione su tutto il territorio dell'Emilia-Romagna di **285 postazioni fisse** per la raccolta dei dati. Le postazioni, alimentate da pannelli solari e attive 24 ore al giorno, inviano i dati a intervalli di 15 minuti al centro di raccolta dati regionale. Il sistema è in costante aggiornamento.



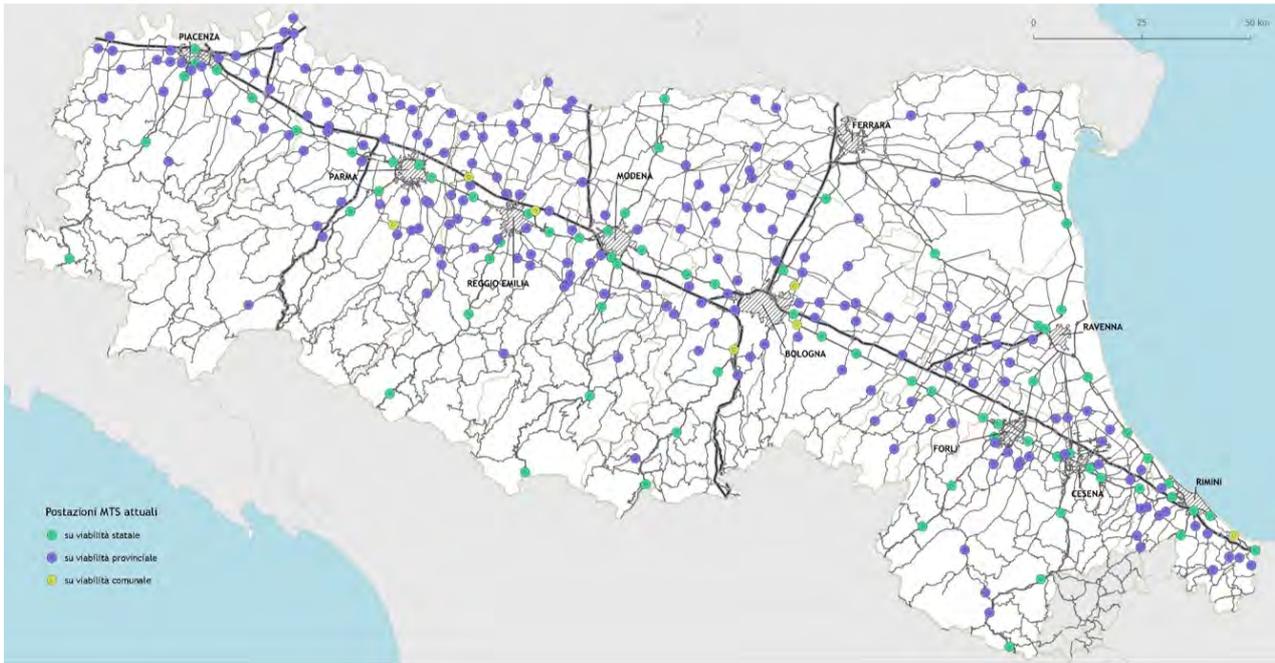
Mappa della distribuzione delle postazioni



Nel 2019 i **transiti annuali** sono stati **1.053.194.919**, in lieve aumento rispetto al 2018, ma l'ultimo biennio 2018-2019 evidenzia comunque un calo rispetto agli anni precedenti.



Mappa delle tratte omogenee di transito



A completamento dei dati di traffico si riportano le informazioni sui **flussi veicolari autostradali**. I dati sono stati forniti dalle società che gestiscono i relativi tratti di

competenza nel territorio regionale e sono riferiti all'autunno 2019. Nel calcolo dei mezzi pesanti sono state inserite le categorie di pedaggio (B, 3, 4, 5).



Flussi per tratto autostradale (Confronto 2018-2019)

Autostrada	Postazione	Descrizione tratta elementare	Flussi 2019				Flussi 2018				Variazione % 2019-2018 flussi totali
			Flusso totale	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	% pesanti	Flusso totale	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	% pesanti	
A1	1	PIACENZA NORD - N. A1/COMPLANARE KM 55	50.388	26.459	34%	75.246	49.296	25.950	34%	N.D.	2%
A1	2	ALL.A1/A21 - FIORENZUOLA	59.113	32.752	36%	89.364	57.255	32.109	36%	N.D.	3%
A1	3	FIORENZUOLA - FIDENZA SALSOMAGGIORE T.	57.019	31.325	35%	85.611	55.041	30.569	36%	93.702	3%
A1	4	FIDENZASALSOMAGGIORE T. - ALL. A1/A15	57.861	31.067	35%	85.544	55.280	30.265	35%	N.D.	4%
A1	5	ALL. A1/A15 - PARMA	53.559	29.758	36%	79.983	51.128	28.856	36%	N.D.	4%
A1	6	PARMA - CANOSSA CAMPEGINE	54.791	30.249	36%	82.387	52.648	29.739	36%	85.138	3%
A1	7	CANOSSACAMPEGINE - REGGIO EMILIA	58.060	30.420	34%	86.114	56.123	29.991	35%	N.D.	3%
A1	8	REGGIOEMILIA-ALL. A1/A22	58.949	30.085	34%	86.604	57.011	29.593	34%	87.814	3%
A1	9	MODENA NORD - MODENA SUD	68.071	37.974	36%	103.972	66.279	37.694	36%	N.D.	2%
A1	10	MODENA SUD - ALL. A1/A14 N.	76.492	39.479	34%	114.354	74.991	39.363	34%	119.001	1%
A1	11	ALL. A1/A14 N. - ALL.A1/RAC.CAS.	25.756	13.861	35%	39.294	25.699	13.595	35%	N.D.	1%
A1	12	ALL.A1/RAC.CAS. - SASSO MARCONI	39.483	23.890	38%	64.611	40.642	23.969	37%	64.248	-2%
A1	13	SASSO MARCONI - ALL.A1/VDV NORD	35.576	23.011	39%	56.454	34.035	22.419	40%	N.D.	4%
A13	20	BOLOGNAARCOVEGGIO - BOLOGNA INTERPORTO	41.292	19.728	32%	61.275	41.681	19.593	32%	N.D.	0%
A13	21	BOLOGNA INTERPORTO - ALTEDO	39.275	17.565	31%	56.624	39.072	17.552	31%	N.D.	0%
A13	22	ALTEDO - FERRARA SUD	37.742	17.417	32%	55.398	37.787	17.611	32%	51.322	0%
A13	23	FERRARA SUD - FERRARA NORD	28.797	17.717	38%	46.447	28.658	17.789	38%	N.D.	0%
A13	24	FERRARA NORD - OCCHIOBELLO	32.115	18.312	36%	55.131	36.382	18.749	34%	N.D.	-9%
A14	25	ALL. A1/A14 N. - BOLOGNA B.PANIGALE	51.423	25.955	34%	76.388	50.722	25.666	34%	N.D.	1%
A14	26	ALL.A1/RAC.CAS. - BOLOGNACASALECCHIO	32.726	12.717	28%	45.033	32.468	12.565	28%	N.D.	1%
A14	27	ALL.A14/RAC.CAS - ALL.A14/A13	60.962	32.742	35%	92.235	60.158	32.078	35%	92.159	2%
A14	28	BOLOGNA FIERA - BOLOGNASLAZZARO	48.678	24.920	34%	72.799	48.188	24.611	34%	N.D.	1%

Autostrada	Postazione	Descrizione tratta elementare	Flussi 2019				Flussi 2018				Variazione % 2019- 2018 flussi totali
			Flusso totale	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	% pesanti	Flusso totale	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	% pesanti	
A14	29	BOLOGNASLAZZARO - CASTEL S.PIETRO	63.237	27.563	30%	89.932	62.670	27.262	30%	98.007	1%
A14	30	CASTEL S.PIETRO - IMOLA	62.696	27.958	31%	89.627	62.006	27.621	31%	N.D.	1%
A14	31	IMOLA - AL. A14/ DIR. RA	59.156	26.724	31%	84.895	58.400	26.495	31%	88.667	1%
A14	32	ALL. A14/DIR. RA - dir RAVENNA	11.336	5.435	32%	16.852	11.330	5.523	33%	18.898	0%
A14	33	ALL. A14/DIR. RA - FAENZA	49.488	22.300	31%	71.142	48.986	22.156	31%	N.D.	1%
A14	34	FAENZA - FORLI'	47.420	22.056	32%	68.103	46.545	21.558	32%	N.D.	2%
A14	35	FORLI' - CESENA NORD	48.928	21.405	30%	68.904	47.920	20.983	30%	N.D.	2%
A14	36	CESENA NORD - CE- SENA	44.388	19.965	31%	63.068	43.658	19.410	31%	N.D.	2%
A14	37	CESENA - VALLE RU- BICONE	44.552	19.931	31%	63.227	43.880	19.347	31%	N.D.	2%
A14	38	VALLE RUBICONE - RIMINI NORD	42.588	19.225	31%	60.458	41.776	18.682	31%	N.D.	2%
A14	39	RIMINI NORD - RIMI- NI SUD	41.746	19.443	32%	59.245	40.519	18.727	32%	N.D.	3%
A14	40	RIMINI SUD - RIC- CIONE	43.644	19.635	31%	61.640	42.665	18.974	31%	N.D.	3%
A14	41	RICCIONE - CATTO- LICA	39.699	18.768	32%	56.888	38.773	18.114	32%	N.D.	3%
A14	42	CATTOLICA-PESARO URBINO	31.670	17.266	35%	47.361	30.681	16.679	35%	51.418	3%
A15	43	PARMA OVEST-ALL. A1	14.712	7.745	34%	22.942	15.038	7.904	34%	24.118	-2%
A15	44	FORNOVO - PARMA OVEST	13.931	7.295	34%	21.409	13.902	7.507	35%	21.994	-1%
A15	45	BORGOTARO - FOR- NOVO	13.758	7.144	34%	20.955	13.591	7.365	35%	20.922	0%
A15	46	BERCETO - BORGOT- TARO	12.540	6.907	36%	19.507	12.417	7.089	36%	19.662	0%
A15	47	PONTREMOLI - BER- CETO	12.252	6.901	36%	19.297	12.250	7.047	37%	19.427	-1%
A21	48	CASTELSANGIOVAN- NI-PIACENZA OVEST	20.056	19.417	49%	40.220	20.661	19.559	49%	38.803	-2%
A21	49	CAORSO - ALL. A21 DIR. FIORENUOLA	14.716	12.811	47%	27.154	14.565	12.589	46%	24.635	1%

Autostrada	Postazione	Descrizione tratta elementare	Flussi 2019				Flussi 2018				Variazione % 2019-2018 flussi totali
			Flusso totale	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	% pesanti	Flusso totale	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	% pesanti	
A21	50	ALL. A21 DIR. FIORENZUOLA-CASTELVETRO PIACENTINO	21.254	17.680	45%	38.078	20.752	17.326	46%	43.851	2%
A21	51	CASTELVETRO PIA-CENTINO-CREMONA	19.146	17.654	48%	36.115	18.887	17.228	48%	41.714	2%
A22	52	CAMPOGALLIANO - CARPI	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	45.803	N.D.
A22	53	CARPI - REGGIOLO	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	41.281	N.D.
A22	54	REGGIOLO - PEGOGNAGA	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	40.951	N.D.



L'Autostrada regionale Cispadana

La regione Emilia-Romagna è interessata da un importante progetto infrastrutturale: la realizzazione della **prima autostrada regionale: la "Cispadana"**.

Il tracciato di quest'opera percorrerà in modo trasversale, con direzione ovest-est, il quadrante nord-orientale della pianura emiliana, attraversando le province di Reggio Emilia, Modena e Ferrara.

Tredici i comuni interessati: Reggiolo e Rolo in provincia di Reggio Emilia; Novi, Concordia, San Possidonio, Mirandola, Medolla, San Felice sul Panaro e Finale Emilia in provincia di Modena; Cento, Sant'Agostino, Poggio Renatico e Ferrara in provincia di Ferrara.

La Cispadana è stata prevista negli strumenti di pianificazione regionale per rispondere a un'esigenza di razionalizzazione della rete al servizio del territorio attraversato, ma anche come **elemento di connessione tra i principali itinerari nord-sud del Paese**: l'infrastruttura intercetta infatti le direttrici dell'A1/Autocisa, dell'Autobrennero, dell'A13/E55 e, attraverso quest'ultima, dell'E45/A14. Può essere considerata perciò come un'alternativa all'asse centrale del corridoio via Emilia (A1/A14).

Caratteristiche del progetto

- **Doppia corsia di marcia e corsia di emergenza** per ogni direzione (con possibilità di essere ampliata in futuro con una terza corsia);
- **lunghezza complessiva di circa 67 km**, con inizio nel comune di Reggiolo (dove si raccorda con l'autostrada A22 del Brennero) e termine nel comune di Ferrara (con attestazione finale sulla barriera di Ferrara Sud della A13, in raccordo alla superstrada "Ferrara-Porto Garibaldi");
- **4 autostazioni** (San Possidonio-Concordia-Mirandola, San Felice sul Panaro-Finale Emilia, Cento, Poggio Renatico);
- **2 aree di servizio** (Mirandola e Poggio Renatico);
- **parcheggi di interscambio** in ogni autostazione;
- **2 svincoli di interconnessione** con le autostrade A22 E A13;
- **pavimentazione** realizzata con tappeto d'usura drenante fonoassorbente;



- **pannelli a messaggio variabile** per le comunicazioni in tempo reale agli utenti;
- **impianto antinebbia** con sistema di guida luminosa a led;
- **stazioni di rilevamento** delle condizioni meteorologiche;
- **rilevatori automatici** delle condizioni di traffico;
- **opere per la protezione acustica** (come le barriere fonoassorbenti);
- **tariffe di pedaggio**: per i veicoli leggeri 0,07694 €/km; per i veicoli pesanti (media ponderata) 0,13479 €/km;
- **durata dei lavori stimata in circa 44 mesi** dall'approvazione del progetto esecutivo.

L'investimento

Il costo complessivo dell'investimento è di **1.158.720.000 euro**, di cui la quota finanziaria pubblica ammonta a **179,7 milioni**. Visto il consistente impegno finanziario richiesto per quest'opera, la Regione ha deciso di fare ricorso al *project financing*.

A che punto è il progetto

Nel 2006 la Regione ha elaborato uno studio di fattibilità con il quale ha proceduto, nel giugno dello stesso anno, alla programmazione dell'Autostrada regionale Cispadana, prevedendone la realizzazione mediante concessione di costruzione e gestione, con il ricorso al capitale privato con partecipazione finanziaria pubblica (*project financing*). Seguendo il lungo iter di programmazione e affidamento di quest'opera, all'inizio del 2010 la Regione ha completato la procedura di gara, che si è conclusa con l'aggiudicazione della concessione all'ATI Autostrada del Brennero (mandataria), a cui è subentrata la società di progetto **Autostrada Regionale Cispadana** (che realizzerà e gestirà

l'infrastruttura), con la quale a fine 2010 è stata firmata una convenzione di concessione.

A gennaio 2011 si è aperta la **conferenza dei servizi sul progetto preliminare**, da cui ha preso avvio tutto l'iter di approvazione dei vari livelli progettuali. Lo scopo era consentire alla Regione di acquisire preventivamente le condizioni per ottenere le intese, i pareri, i nulla-osta previsti dalla legge, sul progetto definitivo dell'opera.

Una volta conclusa la Conferenza di Servizi, la Regione ha richiesto al Concessionario di integrare il progetto preliminare con le prescrizioni tecniche emerse in quella sede.

Dopo che la Giunta regionale a dicembre 2011 ha approvato il progetto preliminare nella versione coordinata e integrata (per un **costo, a seguito delle modifiche, di 1.179.263.519 euro**), la Regione ha chiesto al Concessionario di procedere all'elaborazione del **progetto definitivo** da sottoporre alla procedura di Valutazione di impatto ambientale (VIA) da parte del Ministero dell'Ambiente. Nell'ottobre del 2012 è stata avviata dal Concessionario la procedura di Valutazione di impatto ambientale (VIA).

A novembre 2012 è stata inoltre indetta per l'approvazione del progetto definitivo dell'opera anche una **Conferenza di servizi** finalizzata all'Accordo di programma in variante alla pianificazione territoriale e urbanistica, sospesa in attesa della conclusione della procedura di VIA ministeriale.

Il concessionario, a seguito della richiesta della Commissione VIA, ha ripubblicato la documentazione integrativa, presentata ad agosto 2013 in conseguenza alla richiesta del Ministero.

La Regione Emilia-Romagna a marzo 2014 ha quindi espresso **un parere in merito alla valutazione di impatto ambientale** del progetto autostrada regionale Cispadana, **affermando la compatibilità ambientale dell'opera**, anche se ha posto alcune prescrizioni che recepiscono in parte le indicazioni degli Enti che hanno espresso le osservazioni. Il Ministero dei Beni Culturali, a giugno 2014, ha espresso parere contrario alla realizzazione dell'opera progettata, ma ha aperto alla valutazione di diverse soluzioni progettuali. Al contrario nel gennaio 2015, **la Commissione VIA ha espresso parere favorevole con prescrizioni**.

Nel frattempo l'autostrada regionale Cispadana è stata inserita nell'**XI Allegato Infrastrutture Strategiche al DEF**. Di conseguenza, con la Legge di conversione del D.L. 133/14 (Sblocca Italia) è stato introdotto l'art. 5 bis, che prevede la possibilità che **lo Stato subentri alla Regione Emilia-Romagna nella concessione**.

A seguito di ciò, con L.R. 30/4/2015 n. 2, collegata alla Legge Finanziaria 2015 della Regione Emilia-Romagna,

è stato previsto che la stessa possa adottare tutti i provvedimenti per permettere anche l'eventuale trasferimento allo Stato della somma disponibile per la realizzazione dell'opera, pari a 179,7 milioni di euro.

Nel 2015 sono state quindi avviate le **procedure per il subentro dello Stato alla Regione** nella concessione dell'autostrada Cispadana, che potranno essere completate solo a seguito dell'imminente conclusione della procedura di VIA, che è propedeutica alle attività da intraprendere per il subentro, e in particolare alla definizione dei costi dell'opera necessari per l'elaborazione del Piano Economico Finanziario da sottoporre allo Stato. Visto il contrasto tra i due Ministeri, **la valutazione sulla compatibilità o meno dell'opera è stata prima rimessa al Consiglio dei Ministri** che, nel febbraio 2016, ha condiviso la proposta del Ministero dell'Ambiente.

La Concessionaria ARC ha quindi provveduto a un primo deposito e alla pubblicazione della documentazione integrativa alla procedura di VIA relativa alle due varianti progettuali richieste con il provvedimento del Consiglio dei Ministri sopra citato.

A maggio 2016 la Giunta regionale ha espresso il parere in merito alla valutazione di impatto ambientale del progetto integrativo relativo alle varianti richieste dal Consiglio dei Ministri a febbraio 2016.

Nel corso dello stesso anno la Presidenza del Consiglio dei Ministri, a seguito di richiesta di rivalutazione delle alternative di tracciato nel tratto relativo alle partecipanze agrarie di Cento, a novembre 2016 ha modificato la precedente delibera del 10 febbraio 2016, comportando ciò l'obbligo di ripubblicazione - nell'ambito della procedura di VIA - effettuata il 28 gennaio 2017, delle variazioni al tracciato relativo a tali partecipanze agrarie. Il 25 luglio 2017 con D.M. n. 190 è stato emesso il provvedimento di VIA ministeriale, positivo, con prescrizioni. Nel 2017, viste le criticità emerse, è stata rivalutata l'opportunità che la concessione resti in capo alla Regione Emilia-Romagna. Dopo l'emissione del decreto di VIA ministeriale il concessionario ha avviato l'attività per adeguare il progetto definitivo alle prescrizioni VIA. Nel 2018 e 2019 è proseguita la verifica dell'adeguamento, da parte del concessionario ARC Spa, del progetto definitivo alle prescrizioni di VIA. L'attività svolta, finalizzata a garantire la sostenibilità finanziaria del progetto, ha visto l'analisi di nuove soluzioni progettuali. **La Regione ha inoltre previsto nel proprio bilancio 100.000.000 euro** per giungere all'approvazione del progetto definitivo, a fronte anche dell'aumento del proprio capitale sociale **da parte di ARC, per un pari importo**.

Gli investimenti regionali per la rete stradale di interesse regionale

Il primo **Programma regionale di interventi sulla viabilità** è stato approvato a dicembre 2001, anno in cui è stato formalizzato il trasferimento al demanio provinciale della rete delle strade ex statali. A questo primo Programma, che copriva il triennio 2002-2004, sono seguiti una serie di aggiornamenti, che hanno ridefinito e integrato gli interventi programmati. **Fino al 2010 sono state finanziate opere per un costo complessivo di oltre 735 milioni di euro.**

L'obiettivo perseguito dalla Regione, in accordo con le Province, è stato quello di potenziare la struttura complessiva della rete stradale regionale, sia attraverso nuove realizzazioni o varianti ai centri abitati, sia orientando gli interventi verso una riqualificazione in sede delle strade, finalizzata oltre che alla fluidificazione dei traffici e alla manutenzione straordinaria dei manufatti anche alla messa in sicurezza delle arterie.

In particolare, si è posta attenzione al completamento dei **corridoi Pedemontana e Cispadana**, che, nel corso del 2019, hanno visto alcuni avanzamenti dei lavori. Per quanto riguarda la **Pedemontana** è stato pressochè completato il nuovo tracciato nelle **province di Bologna e Modena** e sono in esercizio alcuni tratti in provincia di **Reggio Emilia e Parma**. In particolare, in **provincia di Bologna**, è stata completata la Nuova Bazzanese e aperto al traffico il 18 maggio 2019 il tratto est-ovest, mentre il 31 maggio 2019 il ramo di collegamento della stessa Nuova Bazzanese con la SS.9 via Emilia (il cosiddetto "Peduncolo Nord"). In **provincia di Modena**, per un lotto già finanziato, c'è stata l'aggiudicazione provvisoria dei lavori nella primavera 2019; a inizio 2020 erano in corso le valutazioni delle offerte. Il tratto mancante fra via Montanara e la SP17 è in fase di progettazione dopo aver ottenuto il finanziamento sul Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020, nell'ambito del Piano operativo infrastrutture approvato dal CIPE il 1° dicembre 2016.

In **provincia di Parma** è stato avviato un approfondimento tecnico per armonizzare il progetto della realizzanda cassa di espansione del torrente Baganza con quello del tratto di Pedemontana in variante all'abitato di Sala Baganza, che si raccorderà con il tratto Collecchio-Noceto-Medesano, a ovest, e con la tangenziale di Felino, a est. La Regione e la Provincia stanno collaborando per compartecipare alle spese di progettazione del tratto tra la SP121R e la SP15, e il 23

ottobre 2017 hanno stipulato una convenzione per predisporre il progetto di fattibilità tecnica ed economica, per un costo di 100.000 euro, di cui 80.000 finanziati dalla Regione e 20.000 dalla Provincia di Parma, che ha trasmesso il progetto di fattibilità a dicembre 2019. Per quel che riguarda la **Cispadana**, come già anticipato, la Regione si è orientata verso il ricorso al finanziamento da parte dei privati, attraverso un *project financing* per la realizzazione di un'infrastruttura autostradale nel tratto che ricade nelle province di Ferrara e di Modena. Nei territori di Reggio Emilia, Parma e Piacenza, invece, si intende ricucire i tratti mancanti, tenuto conto che un'ampia parte del percorso è stata realizzata dall'ANAS o dalle Province.

L'opera non è stata ancora avviata in quanto nella nuova concessione per la tratta di A21 Piacenza - Brescia (aggiudicata alla Società Autovia Padana S.p.A., con convenzione efficace dal 15/2/2018) è previsto l'eventuale inserimento della bretella autostradale (e quindi della relativa opera connessa, Variante di San Giuliano) solo al termine del primo periodo regolatorio (2023) e a seguito della verifica della sostenibilità finanziaria dell'opera. Inoltre, per dare funzionalità al 1° lotto della bretella autostradale Tirreno - Brennero, opera in fase attuativa, che si sviluppa dall'interconnessione con la A15 e la A1 fino al nuovo casello di Terre Verdiane in comune di Sissa - Trecasali, la Regione ha chiesto al Ministero dei Trasporti di inserire il tratto di Cispadana, fra il nuovo casello Terre Verdiane e la SP72 Parma-Mezzani, nell'ambito dell'approvazione del Piano Finanziario Regolatorio 2019-2023 relativo alla concessione alla Società SALT, concessionaria dell'autostrada A15 e del 1° lotto del TIBRE. Ciò darebbe continuità all'intero itinerario realizzando una nuova infrastruttura con caratteristiche di extraurbana secondaria, alternativa all'asse centrale della via Emilia e della A1, a servizio dei territori della pianura parmense e reggiana, e di collegamento fra i due assi autostradali A15 e A22 e di qui, attraverso l'autostrada Cispadana, fino alla A13 e alla superstrada Ferrara-Portogaribaldi.

Il Ministero ha chiesto alla società SALT di predisporre il progetto di fattibilità tecnico economica di questa soluzione, allo scopo di verificarne la sostenibilità finanziaria nell'ambito della concessione e la società lo ha fatto nei primi mesi del 2020.

La Regione **monitora ogni sei mesi l'andamento degli interventi finanziati alle Province**. Gli ultimi dati disponibili, relativi al 31/12/2019, sono stati gestiti con il programma Mercurio, con il quale si aggiornano le informazioni sullo stato dei lavori in corso. Sono **158 gli interventi finanziati dal 2002 al 2010**, di cui 152 conclusi,

3 in corso di realizzazione e 3 in fase di progettazione o ancora da avviare. A questi vanno aggiunti **47 nuovi lavori**, di cui 44 conclusi e 3 in corso, finanziati con le economie degli interventi degli anni precedenti. In totale quindi sono stati 205 gli interventi finanziati nei vari territori provinciali.

Lavori TRIRER in corso di esecuzione

(Programmazione 2002-2010)

Anno di assegnazione	Beneficiario (Provincia)	Titolo intervento	Importo intervento	Contributo regionale	Risorse locali	Stato avanzamento lavori
2007	Bologna	Interventi di riqualificazione della SS64 ai fini della sicurezza: miglioramento del livello di servizio di via Porrettana nel tratto compreso tra la rotatoria Biagi e il confine sud del territorio comunale	3.100.800	2.200.000	900.800	70%
2007	Ravenna	Razionalizzazione e messa in sicurezza con eliminazione dei punti critici lungo la ex SS 306 Casolana 1°lotto II° stralcio	3.500.000	3.500.000	0	80%
2008	Ravenna	Ex SS253 S. Vitale - Razionalizzazione e messa in sicurezza con eliminazione punti critici lungo la ex SS253 "San Vitale" tratto Russi - Lugo 1° lotto"	1.930.000	1.700.000	230.000	54,26%



Con delibera Cipe n. 54 dell'1 dicembre 2016 è stato approvato il **Piano Operativo Infrastrutture**, che as-

segna le risorse del Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) relative al settennio di programmazione 2014-2020.

Il 22 marzo 2000 la Regione ha sottoscritto con il Presidente del Consiglio dei Ministri l'**Intesa Istituzionale di Programma**, prevista dalla L. 662/96, uno strumento di programmazione negoziata per lo sviluppo economico e occupazionale di una determinata area. Modalità attuativa dell'Intesa è l'**Accordo di Programma Quadro**, che è uno strumento di programmazione operativa per ogni settore di intervento, cui l'Intesa rimanda, per la definizione puntuale di opere da realizzare, soggetti responsabili, finanziamenti e procedure per il monitoraggio dell'attuazione degli investimenti e la verifica dei risultati.

Questi Accordi, oltre a individuare azioni condivise per la realizzazione di alcuni interventi sul sistema autostradale e su alcune strade statali, effettuano anche la ripartizione delle risorse erogate dal CIPE nel periodo 2000-2006 e destinate alla realizzazione di infrastrutture viarie nelle aree sotto utilizzate (FAS).

Inoltre la Regione, per raggiungere questi obiettivi, ha utilizzato lo strumento dell'APQ non solo per la programmazione di risorse FAS, ma prevedendo la coesistenza di una molteplicità di fonti di finanziamento: risorse derivanti dal FAS (86,07 mln euro), dagli Enti locali (62,03 mln euro) e dalla Regione (139,15 mln euro), per **un totale di circa 287 mln euro**, relative pertanto ai soli interventi che ricadono sulla rete di interesse regionale e/o su quella locale e non su quella autostradale e statale. Nel tempo l'ammontare dei finanziamenti previsti dagli Accordi sulla rete di interesse regionale e/o locale è aumentato per effetto di ulteriori fondi, sia regionali che locali, portando il totale a **circa 300 milioni di euro**.

Gli interventi contenuti negli APQ sono soggetti a un monitoraggio dell'avanzamento della spesa, che prosegue poichè alcuni interventi non sono ancora conclusi. Lo strumento di monitoraggio messo a disposizione dal Ministero dello sviluppo economico è il **Sistema Gestione Progetti (SGP)**, in grado di controllare gli interventi ogni due mesi. A inizio 2020 la Regione ha avviato un confronto per gli Enti locali per chiudere, dove possibile, le schede di monitoraggio di loro competenza.

Nell'ambito delle **Intese attuative del DUP** (Documento unico di programmazione), approvato dalla Regione a giugno 2008, negli anni dal 2010 al 2016 si è data attuazione alle Intese sottoscritte e, relativamente al settore stradale, sono stati realizzati in-



terventi per un importo totale di euro 30.801.451,29, con un **contributo regionale di euro 14.525.288,57**. Gli interventi sono tutti ultimati.

Il 1° dicembre 2016 il CIPE ha approvato il **Piano Operativo Infrastrutture**, a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) 2014-2020, articolato in Assi tematici e in Linee di azione che si sviluppano attraverso singoli interventi.

I soggetti attuatori degli interventi finanziati a valere sul FSC (Province e Comuni) hanno potuto dare avvio alle attività di progettazione degli stessi, per assicurare il rispetto del termine assegnato al 31/12/2021 per l'aggiudicazione dei lavori. Su proposta della Regione, con Delibera CIPE n. 12 del 28 febbraio 2018, è stato approvato un Addendum al Piano Operativo Infrastrutture, che ha previsto il finanziamento di alcuni ulteriori interventi che ricadono negli Assi: Asse A "Settore stradale", B "Settore ferroviario", D "Messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale esistente" ed E "Altri interventi".

Interventi Piano Operativo Infrastrutture in Emilia-Romagna

Interventi	Costo mln euro	Risorse FSC mln euro
Asse tematico A: interventi stradali		
Completamenti di itinerari già programmati		
Nuova rotonda su SS16 in comune di S. Giovanni in Marignano (RNn)	0,620	0,620
Completamento viabilità di via Brenta in comune di S. Giovanni in Marignano (RN)	0,880	0,880
1° e 2° lotto della Nuova Via Emilia tra Forlì tangenziale e Cesena secante con attraversamento dei comuni di Forlimpopoli e Bertinoro	7,000	7,000
Interventi funzionali all'accesso nord all'Interporto di Bologna	2,000	2,000
Allargamento della via Bondanello a Castel Maggiore (Bo)	1,00	1,00
Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale		
Interventi in comune di Rimini finalizzati al miglioramento dei flussi di transito su infrastrutture statali e provinciali	11,880	11,880
Manutenzione straordinaria strade comunali di montagna	7,000	7,000
Messa in sicurezza SP35 all'interno del centro abitato di Sant'Andrea in Casale – fraz. del comune di San Clemente (RN) - 1° stralcio	0,230	0,230
SS45 Ammodernamento del tratto Rio Cernusca - Rivergaro	60,000	15,000
Ripristino viabilità comunale in comune di Gemmano	0,150	0,150
Restauro Piazza Boccioni e nuova pavimentazione in comune di Morciano di Romagna (RN)	0,570	0,570
SS9 – Variante all'abitato di Santa Giustina in comune di Rimini e rotonda via Italia	11,800	11,800
SS67 adeguamento da Classe al Porto di Ravenna	20,000	20,000
Collegamento SS9 località S. Giovanni in Compito- casello A14 Valle del Rubicone	9,000	7,000
Rifunzionalizzazione e messa in sicurezza della strada provinciale 513R nel tratto ricadente in comune di Vetto al km 41+600 – 1° lotto	0,600	0,600
Interventi sulla viabilità secondaria finalizzati a favorire l'accessibilità alle aree interne e a quelle più penalizzate dalla particolare orografia del territorio		
Nuova rotonda tra la SP13 di Campogalliano e S.C. Fornace in comune di Campogalliano	0,855	0,330
Tangenziale di Fogliano (RE) – SP467R	10,000	5,000
Riqualificazione di via Gardizza (SP 59) Conselice (RA)	3,000	3,000
Tangenziale sud di Formigine (Mo)	5,415	5,415
SP467R (MO) Pedemontana- 4° stralcio 3° lotto - tratto B: SP17- via Gua-linga	4,000	4,000
SP467RMO Pedemontana- 4° stralcio 4° lotto: via Gualinga – via Monta-nara	7,850	7,850

Interventi	Costo mln euro	Risorse FSC mln euro
Nuovo collegamento SP5 - zuccherificio Co.Pro.B. in comune di Minerbio e rotatorie su via Ronchi	2,450	2,000
Riqualificazione ponte sul fiume Taro nei comuni di Parma, Noceto e Fontevivo	2,000	1,500
Asse tematico D: messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale esistente		
Interventi di adeguamento e manutenzione straordinaria della rete stradale riguardanti itinerari e strade particolarmente pericolose in quanto affette da rilevante incidentalità, interventi di messa in sicurezza statica delle opere d'arte principali		
SP72 PR Parma-Mezzani "Via Burla" - interventi di riqualificazione e messa in sicurezza	3,000	3,000
Ripristino ponte sul Po Giuseppe Verdi	2,100	1,000
SS16 messa in sicurezza nell'abitato di Rimini	5,270	5,270
Asse tematico E: altri interventi		
Miglioramento sicurezza infrastrutture		
Messa in sicurezza SP 18 Padullese con realizzazione di sottopasso ciclopedonale	0,640	0,400
TOTALE SETTORE STRADALE	180,610	124,895

Con riferimento all'intervento denominato "Manutenzione straordinaria delle strade comunali di montagna", l'8 aprile 2018 la Regione ha sottoscritto con il Ministero dei trasporti una convenzione con la quale la Regione Emilia-Romagna è stata individuata come soggetto beneficiario dei finanziamenti statali con il compito di effettuare un riparto della somma di **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 come attuatori delle opere.

Altre risorse sono state assegnate al settore stradale da **cofinanziamenti da parte di soggetti privati o pubblici mediante convenzioni**. Complessivamente, dal 2002 al 2018, sono stati assegnati **oltre 31 milioni di euro a fronte di un costo complessivo di oltre 110 milioni di euro**, per interventi sulla rete stradale di interesse regionale, di cui opere in esecuzione o ultimate nel 2019 per un importo di **oltre 18,7 milioni di euro a carico della Regione**, su un costo totale di oltre 76,3 milioni di euro.



Gli investimenti per la rete stradale nazionale

A seguito di un parziale riordino dell'ANAS SpA, la funzione di vigilanza sulle concessioni autostradali è stata trasferita all'interno di un'apposita struttura istituita nel Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti. Le restanti funzioni di programmazione, progettazione, esecuzione e gestione delle strade statali sono invece rimaste in capo all'ANAS.

Sulle strade rimaste di proprietà dello Stato e gestite dall'ANAS **la Regione, a tutela del proprio territorio, svolge un ruolo di coordinamento fra gli Enti locali e ANAS**, sia nella fase di progettazione e di approvazione delle opere, sia in quella realizzativa, per assicurare il minore impatto possibile dei cantieri sui territori interessati e allo stesso

tempo il più celere completamento dei lavori.

Per approvare gli interventi su strade statali deve essere raggiunta un'intesa tra Stato e Regione, che si fonda sulla valutazione della compatibilità urbanistica e territoriale dell'opera progettata e avviene nell'ambito di apposite conferenze di servizi indette dallo Stato, a cui partecipano la Regione e gli Enti interessati.

L'ANAS ha predisposto un aggiornamento del Contratto di programma 2016-2020, approvato dal Cipe nell'agosto 2017, inserendo per quanto riguarda la regione Emilia-Romagna **13 interventi ritenuti prioritari per un importo complessivo di circa 974 milioni di euro**.

Interventi previsti nel Contratto di programma 2016-2020

Strada	Intervento	Importo (M di euro)
SS62	SS62 Ammodernamento dell'asse stradale nel tratto compreso tra i centri abitati di Parma e Collecchio	13,2
SS9	Prolungamento della SS9 - Tangenziale nord di Reggio Emilia nel tratto da S.Prospiero Strinati a Corte Tegge (1° stralcio e 2° stralcio)	190,8
Nodo Bologna	Nodo ferro-stradale Casalecchio di Reno: stralcio stradale SUD	54,4
Nodo Bologna	Nodo Ferro-Stradale di Casalecchio di Reno: stralcio stradale NORD	155,6
SS16	Variante nel tratto Bellaria - Rimini nord - Misano Adriatico - 1° stralcio	173,2
Nodo Bologna	Lavori di ammodernamento nel tratto compreso tra l'innesto con la SS495 e Ponte Bastia, dal km 101+330 al km 120+238 - 1° stralcio: dallo svincolo di Argenta al km 120+238	106,8
Nodo Bologna	Variante di Castel Bolognese	61,9
SS727 bis	Sistema Tangenziale di Forlì. Collegamento viario Tangenziale Est - 3° lotto	102,6
SS67	Adeguamento della SS67 da Classe al Porto di Ravenna	20
SS9	Variante all'abitato di Santa Giustina in comune di Rimini e rotatoria via Italia	11,2
SS45	Ammodernamento nel tratto Cernusca-Rivergaro (stralcio)	60
SS72	SS72 di San Marino - Interventi di riqualificazione e messa in sicurezza	14
SS12	Variante di Mirandola dal km 217+000 al km 220+175 - Lotto II Stralcio I	10

La revisione della rete stradale di interesse nazionale

Lo Stato, attraverso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha avviato un confronto con tutte le Regioni per una revisione della rete stradale di interesse nazionale. Il piano **"Rientro Strade"**, avviato dall'ANAS di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per la riorganizzazione e ottimizzazione della gestione della rete viaria, ha l'obiettivo di **ritrasferire nelle competenze ANAS alcune strade provinciali**, alcune delle quali oggetto del passato trasferimento dallo Stato alle Regioni o direttamente alle Province, come nel caso della Regione Emilia-Romagna.

Lo scopo principale di questo passaggio è quello di garantire la continuità territoriale degli itinerari di valenza nazionale che attraversano le varie regioni, evitando la frammentazione delle competenze nella gestione delle strade e dei trasporti.

L'iter di revisione della rete stradale di interesse nazionale che ricade nel territorio della regione Emilia-Romagna è iniziato nel 2017. Sono stati effettuati

numerosi incontri con le Province e la Città Metropolitana di Bologna per effettuare una ricognizione e, accogliendo le relative posizioni, condividere una possibile proposta di revisione della rete.

Con Delibera di Giunta 1733/2018 la Regione ha consentito alla revisione della rete così come condivisa con gli enti interessati.

Nel novembre 2018 è stata sancita l'intesa in Conferenza Unificata sul DPCM recante: "Revisione delle reti stradali di interesse nazionale e regionale ricadenti nelle Regioni Emilia-Romagna, Lombardia, Toscana e Veneto" e il 21 novembre è stato approvato il DPCM "Revisione della rete stradale di interesse nazionale relativo alla Regioni Emilia-Romagna, Liguria, Toscana e Veneto", con registrazione alla Corte dei Conti il 5/12/2019.

Per quanto riguarda l'Emilia-Romagna è prevista la classificazione a statale di **una serie di strade nei territori di Piacenza, Parma, Reggio E., Modena, Ferrara, Bologna, Forlì-Cesena e Rimini.**



Gli interventi sulla rete autostradale nazionale



La rete autostradale nazionale italiana è giuridicamente di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), anche se **la gestione e l'esercizio delle varie infrastrutture è affidata a diverse società concessionarie autostradali.**

Il Ministero esercita la propria funzione di concedente controllando l'operato delle società concessionarie, la gestione della rete autostradale e la realizzazione degli interventi di ampliamento: questo compito è demandato alla Direzione Vigilanza sulle Concessioni Autostradali del Ministero infrastrutture e trasporti.

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 un meccanismo di concertazione e di 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.

Attualmente lo sviluppo chilometrico complessivo

sul territorio regionale della rete autostradale nazionale (comprensivo delle tre superstrade fruibili gratuitamente: il Raccordo autostradale Ferrara-Porto Garibaldi, la Tangenziale di Bologna, la SS3bis - E45/E55 - da Ravenna al confine con la Regione Toscana), nonché della Variante di valico (A1) recentemente aperta al traffico, ammonta a **circa 752 km**, su cui sono previsti interventi di riqualificazione/ampliamento.

Gli interventi di **riqualificazione/ampliamento riguardano l'11% della rete esistente** (81 km su 752). Sono inoltre previste alcune nuove opere che consentiranno un **aumento di circa il 13%** dell'estesa chilometrica attuale (che passerà da 752 a circa 849 km). Tra le nuove opere è stata considerata anche l'Autostrada regionale Cispadana, di cui si è parlato. Gli interventi complessivamente programmati e con finanziamento certo (ampliamento e nuove opere) 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 euro**. Nell'importo dell'investimento complessivo non è stato conteggiato il costo dell'Autostrada Cispadana, né delle opere per cui non è al momento confermato il finanziamento.

Per 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 svolge da tempo 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.

Nell'ambito di questo ruolo anche il 2019 è stato caratterizzato da **un'attività di grande rilievo sul tema del Nodo di Bologna**. Il sistema autostradale-tangenziale di Bologna rappresenta un'infrastruttura chiave sia nell'ottica della mobilità di lunga percorrenza nei collegamenti nord-sud del Paese, sia per quanto riguarda la medio-breve percorrenza in relazione alla mobilità dell'area metropolitana di Bologna.

Ad aprile 2016 è stato sottoscritto un **Accordo di programma per il potenziamento in sede del sistema autostradale-tangenziale** tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Emilia-Romagna, la Città Metropolitana di Bologna, il Comune di Bologna e la Società Autostrade per l'Italia. L'Accordo è stato stipulato per risolvere una **"criticità trasportistica di livello nazionale"** e **migliorare l'accessibilità all'area metropolitana di Bologna**. Obiettivo dell'accordo è stato quindi quello di stabilire le condizioni e gli impegni delle parti interessate per realizzare una serie di interventi e opere: la realizzazione del potenziamento in sede a tre corsie per senso di marcia più emergenza dell'A14; la realizzazione del potenziamento in sede a tre corsie più emergenza per senso di marcia sul tratto delle complanari che va dallo svincolo 3 allo svincolo 6 e dallo svincolo 8 allo svincolo 13 e a quattro corsie più emergenza sul tratto che collega lo svincolo 6 allo svincolo 8; una nuova geometria degli svincoli sulle complanari; l'individuazione delle opere finalizzate al miglioramento dell'adduzione al sistema autostradale/tangenziale; soluzioni avanzate di mitigazione ambientale e di inserimento territoriale/paesaggistico. Il confronto pubblico previsto nell'Accordo di programma si è concluso il 15 dicembre 2016. Il progetto definitivo e lo studio di impatto ambientale sono stati completati entro la

fine del 2016 e ASPI ha attivato, a inizio 2017, la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del mare, che si è conclusa con esito positivo il 30 marzo 2018. Il MIT ha rinviato la seduta della Conferenza dei servizi convocata per il 13/9/2018, in attesa dell'esito di approfondimenti tecnici richiesti ad ASPI per verificare possibili ottimizzazioni al progetto presentato per la VIA. Il Ministero, pur avendo la Concessionaria confermato integralmente le soluzioni progettuali già sottoposte al procedimento per la compatibilità ambientale, ha deciso, di propria iniziativa, di individuare soluzioni alternative rispetto a quella già prescelta. Come esito degli approfondimenti svolti dal Ministero e ASPI (conclusi a marzo 2019), è stata confermata la necessità di un **potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale**, individuando una nuova soluzione (c.d. **"Passante Evoluto"**), che prevede la realizzazione della corsia di emergenza in A14 e della terza corsia con banchina laterale in complanare. Gli Enti locali hanno condiviso la proposta progettuale, ASPI a dicembre 2019 ha presentato il progetto definitivo aggiornato e il Ministero ha confermato valida la VIA. La Conferenza dei servizi convocata dal Ministero ha subito rinvii a causa della pandemia in corso.

Stato di avanzamento dei principali interventi relativi alle infrastrutture autostradali nazionali che attraversano il territorio dell'Emilia-Romagna

Intervento	Società concessionaria	Fase di avanzamento	Costo in milioni di euro	Km
A1, completamento PREVAM e opere accessorie della Variante di Valico	Autostrade per l'Italia	In corso	80	
Potenziamento del sistema autostradale/tangenziale di Bologna	Autostrade per l'Italia	Conclusa con esito positivo la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (Decreto ministeriale n. 133 del 30/3/2018)	690	13
Bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo	AutoCS	E' diventata efficace la convenzione di concessione. Approvato il progetto esecutivo e avviato esproprio delle aree interessate dalle opere	514	20
Corridoio autostradale Tirreno-Brennero (TIBRE) da Parma a Nogarole Rocca - 1° stralcio (Parma-Terre Veridiane)	Autocasionale della Cisa	Lavori in corso di esecuzione (consegna definitiva lavori avvenuta il 15/3/2017)	322	10
A14, 4° corsia da Bologna San Lazzaro a diramazione A14-dir	Autostrade per l'Italia	In corso la validazione tecnica del progetto esecutivo	365	35
A13, ampliamento a tre corsie per senso di marcia da Bologna Arcoveggio a Ferrara Sud	Autostrade per l'Italia	Conclusa con esito positivo la procedura di VIA (Decreto ministeriale n. 333 del 27/11/2018); in corso approvazione del progetto definitivo adeguato alla prescrizioni	492	33

La sicurezza stradale

La sicurezza stradale rappresenta un **tema di grande importanza** per la Regione Emilia-Romagna, che, in linea con gli indirizzi europei, ritiene fondamentale il diritto dei cittadini alla sicurezza nella mobilità. La Regione ha raggiunto l'obiettivo definito del terzo Programma di azione europeo per la sicurezza stradale (adottato dalla Commissione nel 2003) del dimezzamento del numero di vittime della strada entro il 2010, obiettivo che è stato ri-fissato dalla Commissione europea per dimezzare ulteriormente il numero delle vittime entro il 2020. Nonostante la Regione sia impegnata concretamente nel perseguire questo risultato, il trend attuale non consen-

tirà di raggiungerlo. Infatti, nonostante nel 2018 ci sia stato un calo delle vittime sulla strada, dopo l'aumento del 2017, il divario rispetto al livello definito dalla linea obiettivo è ancora notevole, pari a pòtre 70 vittime. La Regione conferma quindi il suo **costante impegno**, ponendosi come obiettivo realisticamente raggiungibile il **dimezzamento delle vittime, rispetto al 2010, entro il 2015**. Per farlo quindi necessario continuare a intervenire sia con azioni di educazione, formazione e diffusione della cultura della sicurezza stradale attraverso l'**Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza**, sia con finanziamenti e interventi sulle infrastrutture.

La sicurezza stradale in cifre



Alcuni dati sull'incidentalità in Emilia-Romagna

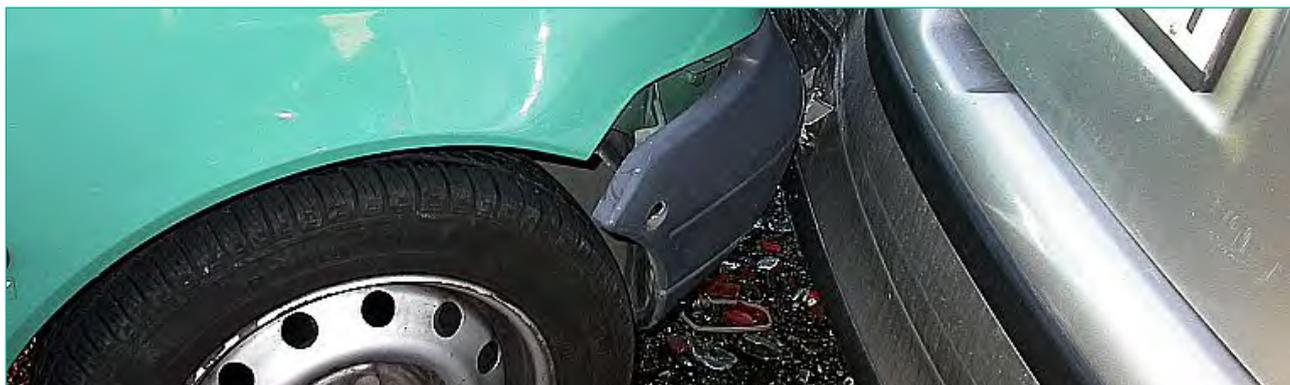
Per rilevare i dati sull'incidentalità la Regione ha da tempo aderito al protocollo Istat e, sulla base di questo accordo, ha presentato a questo Istituto il **progetto MI-StER** sull'organizzazione delle attività connesse al processo di produzione dei dati relativi al proprio ambito territoriale, la cui rilevazione è partita nel 2009 e si è

via via consolidata. Lo scopo è sperimentare soluzioni organizzative che consentano, in attuazione del principio di leale collaborazione tra Stato, Regioni ed Enti locali, di migliorare la tempestività e la qualità delle informazioni sull'incidentalità stradale, anche in riferimento alla localizzazione georeferenziata.

Incidenti, morti e feriti in Italia e in Emilia-Romagna

(2010-2018 - Fonte Istat)

Anno	Incidenti		Morti		Feriti	
	Italia	RER	Italia	RER	Italia	RER
2010	211.404	20.152	4.090	401	302.735	27.999
2011	205.638	20.415	3.860	400	292.019	27.989
2012	188.228	18.313	3.753	380	266.864	24.893
2013	181.660	18.136	3.401	344	258.093	24.915
2014	177.031	17.455	3.381	327	251.147	23.905
2015	174.539	17.385	3.428	326	246.920	23.788
2016	175.791	17.406	3.283	307	249.175	23.594
2017	174.933	17.362	3.378	378	246.750	23.500
2018	172.553	16.597	3.334	316	242.919	22.402



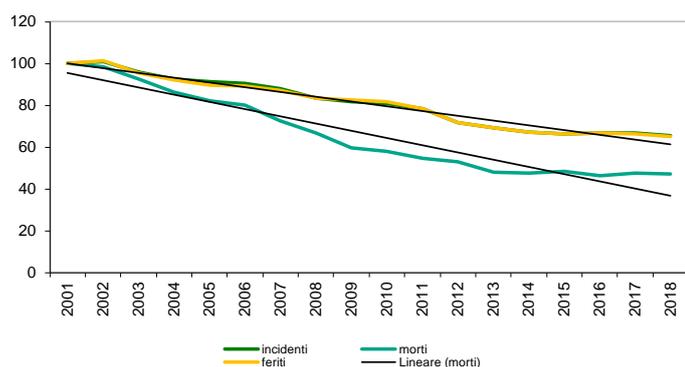
Incidenti, morti e feriti in Emilia-Romagna suddivisi per provincia

(2016-2018 - Fonte Istat)

Provincia	2018			2017			2016		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Piacenza	3.813	75	5.206	3.905	82	5.458	3.898	66	5.379
Parma	1.139	41	1.573	1.110	32	1.527	1.238	39	1.633
Reggio E.	1.553	25	2.028	1.653	31	2.137	1.681	34	2.157
Modena	2.625	39	3.556	2.830	57	3.864	2.818	37	3.926
Bologna	1.457	35	1.955	1.595	49	2.140	1.559	22	2.084
Ferrara	1.012	20	1.395	1.053	27	1.452	988	21	1.426
Ravenna	1.615	34	2.205	1.724	46	2.327	1.654	35	2.251
Forli-Cesena	1.771	32	2.432	1.772	32	2.436	1.815	34	2.520
Rimini	1.612	15	2.052	1.720	22	2.159	1.755	19	2.218
E-R	16.597	316	22.402	17.362	378	23.500	17.406	307	23.594

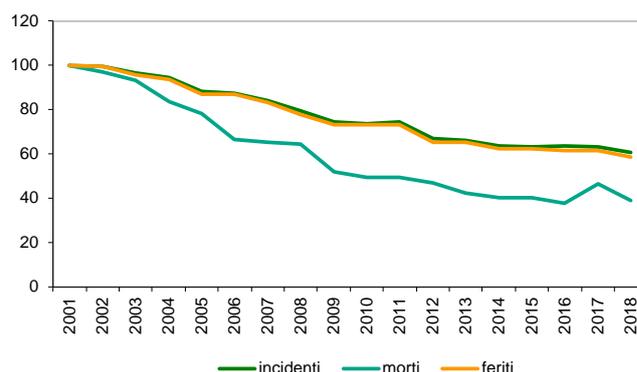
Incidenti, morti e feriti in Italia

(2001-2018 - Fonte Istat)



Incidenti, morti e feriti in Emilia-Romagna

(2001-2018 - Fonte Istat)



16.597 incidenti, 22.402 feriti, 316 morti. Questo il bilancio degli incidenti stradali con danni alle persone avvenuti in Emilia-Romagna nel 2018. Rispetto al 2017 si registra un **calo di soggetti deceduti pari a 62**, valore che però non recupera il notevole aumento delle vittime registrato nel 2017, che era pari a 71 in più. Anche il dato nazionale mostra un calo della mortalità, ma di entità minore (44 in meno in tutta Italia); da precisare però che lo scorso anno il dato regionale aveva subito un aumento del 23% e quello nazionale del 3%.

Gli incidenti e i feriti rispetto al 2017 sono ancora in calo, di oltre quattro punti percentuali; buon ri-

sultato rispetto al dato nazionale che mostra un calo dell'1,36% degli incidenti e dell'1,55% per i feriti.

La tendenza del calo delle vittime costante fino al 2016, è quindi ripresa, ma in maniera non abbastanza decisa per riallinearsi con il sentiero obiettivo del dimezzamento delle vittime al 2020 rispetto al 2010, come già accennato, anche a fronte di un forte impegno su tutti i fronti che influiscono sulla sicurezza stradale.

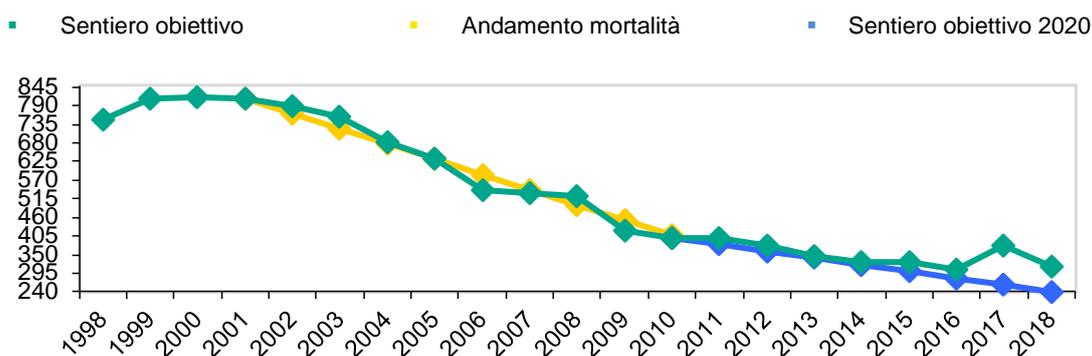
Purtroppo anche i **dati provvisori del 2019 ci riportano indietro rispetto all'obiettivo**: se i dati saranno confermati sono state registrate **ben 352 vittime**, numero superiore ai valori del 2013.



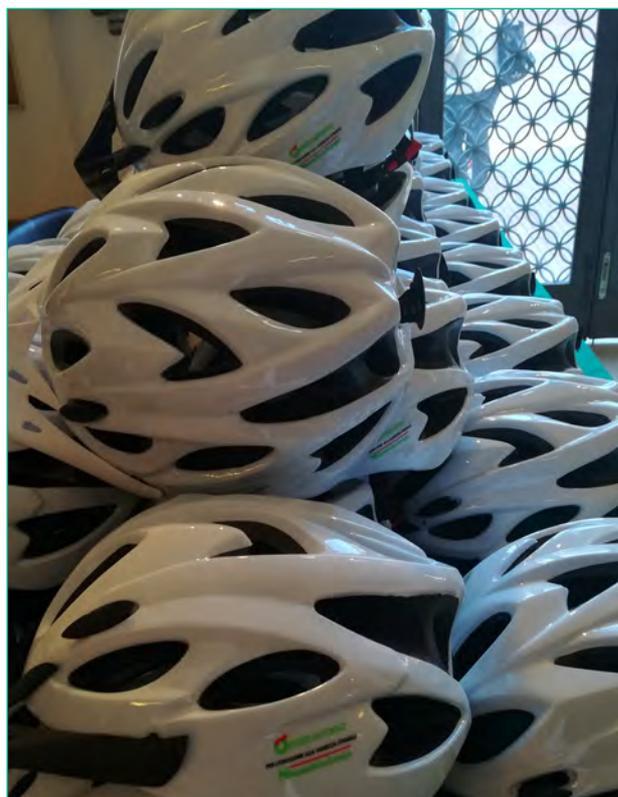


Morti per incidenti stradali con l'obiettivo al 2020 in Emilia-Romagna

(2010-2017 - Fonte Istat)

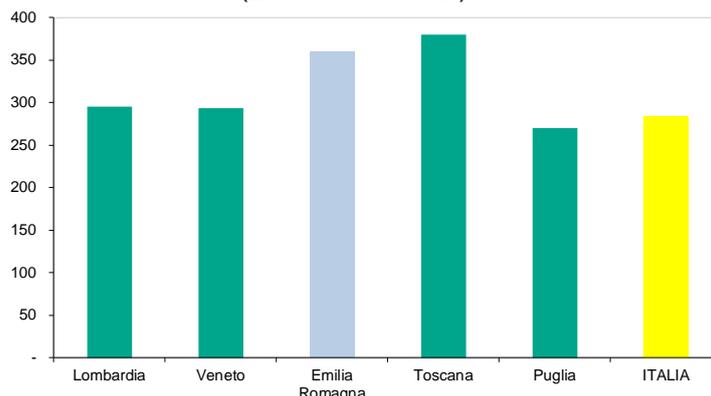


Un dato di grande interesse per comprendere la dimensione di questo fenomeno è il **costo sociale relativo agli incidenti stradali** che grava su ogni residente (calcolato secondo quanto indicato nel Decreto Dirigenziale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 24/9/2012, n. 189: costi sociali = numero morti x 1.503.990 euro + numero feriti x 42.219 euro + numero incidenti x 10.986 euro, rapportato al numero degli abitanti), che consente di confrontare l'Emilia-Romagna con altre Regioni e con la media italiana. Il dato dell'Emilia-Romagna è **passato da 394 del 2017 a 360 nel 2018**, rimanendo però ancora più elevato della media italiana. Ciò mette in evidenza il livello di gravità del fenomeno dell'incidentalità nella regione e la necessità, come già accennato, di proseguire con costanza e continuità nelle iniziative di miglioramento sia infrastrutturali che di educazione e controllo.



Costi sociali per incidenti stradali che gravano su ogni residente

(2018 - Fonte Istat)



Rispetto alle **fasce di età delle vittime, quelle con più di 65 anni**, dopo il considerevole aumento del 2017, sono tornate ai livelli del 2015/2016 (n. 110 nel 2018, contro n. 148 nel 2017, n. 113 nel 2016 e n. 112 nel 2015); nonostante il calo, questa **classe di età continua a essere una delle più colpite** (circa 35% del totale delle vittime nel 2018), in particolare per la fascia sopra i 75 anni (n. 101 nel 2017, nel 2018 n. 72 pari a circa il 23% del totale delle vittime), tornata però anche questa ai livelli del 2015.

Per quello che riguarda i **feriti, le fasce di età più colpite sono invece ancora i giovani**, in particolare la fascia tra i 18 e i 23 (n. 2.666 nel 2018, n. 2.637 nel 2017, n. 2.573 nel 2016, quindi in aumento) e la fascia di età tra i 24 e i 29 anni (n. 2.429 nel 2018, n. 2.607 nel 2017, n. 2.697 del 2016, in calo). I feriti tra gli over 75 risultano n. 1606 nel 2018, contro i n. 1698 nel 2017; e quindi risultano ancora inferiori alle fasce di età prima citate.

Se oltre alla classe di età si analizza anche il **mezzo di spostamento**, si evidenzia che gli over 65, rappresentano oltre il 53% (da 33 deceduti nel 2016 a n. 48 nel 2017 e n. 28 nel 2018, in calo) dei pedoni deceduti, di cui n. 18 ultra settantacinquenni (pari al 34% dei pedoni deceduti) e circa il 58% (n. 20) dei ciclisti deceduti, di cui n. 15 ultra settantacinquenni, pari al 44% dei ciclisti

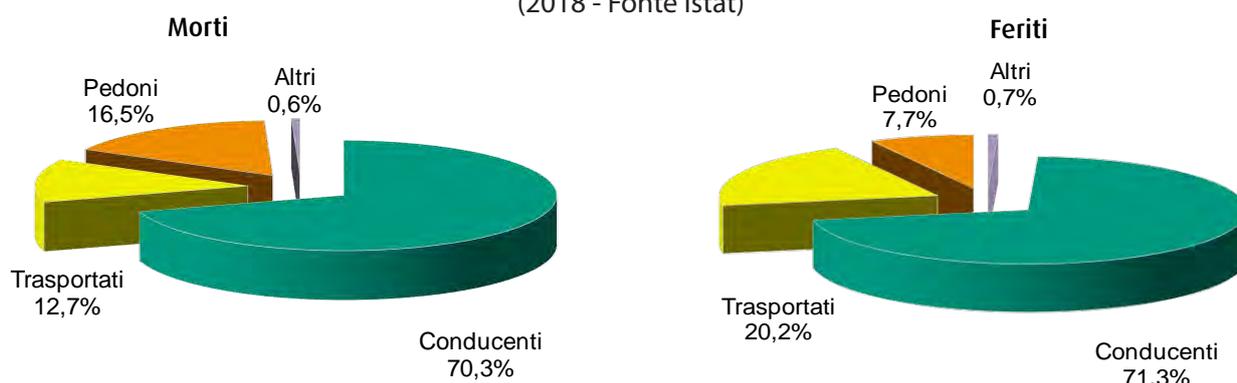
deceduti, confermando come questa classe di età possa essere considerata come utenza "particolarmente debole", anche se i valori risultano in miglioramento.

Allo stesso tempo si evidenzia che i soggetti nella fascia di età sopra i 75 anni rappresentano da qualche anno, in aumento rispetto agli anni precedenti, anche la classe più numerosa di conducenti di autovettura deceduti in incidente stradale con circa il 25% (n. 25) sul totale dei conducenti morti. Si segnala, inoltre, che il parco veicolare è in aumento sia per le auto che i motocicli, ma a questo non corrisponde un aumento dei valori di incidentalità e mortalità.

Continuando nell'analisi per **tipologia di veicolo**, rispetto all'anno precedente il numero di morti è in calo per i pedoni (dal 18% del 2017 al 16,5% delle vittime, in valore assoluto n. 68 nel 2017 e 52 nel 2018, tornando a valori paragonabili a quelli del 2015/2016) e per i ciclisti (dal 13,49% nel 2017 al 10,7% delle vittime, in valore assoluto da n. 51 nel 2017 a 34 nel 2018); in miglioramento anche il dato di mortalità per i conducenti di motocicli (da n. 61 nel 2015 a 48 nel 2016, aumentati fino a n. 70 nel 2017 e ora nel 2018 ridiscesi a n. 57); risultato buono anche in relazione all'aumento del parco circolante dei motocicli.

Morti e feriti suddivisi per tipo di utente

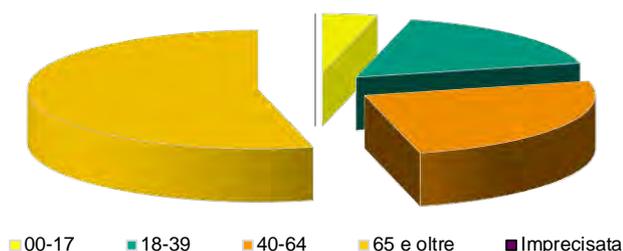
(2018 - Fonte Istat)



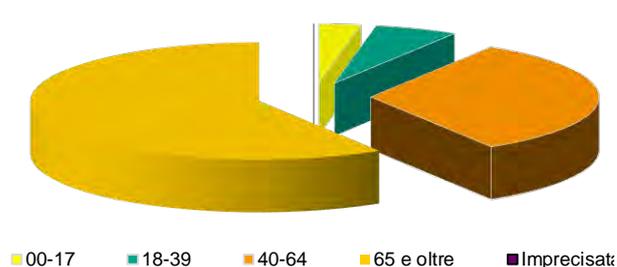
Pedoni e ciclisti suddivisi per fasce d'età

(2018 - Fonte Istat)

Pedoni



Ciclisti



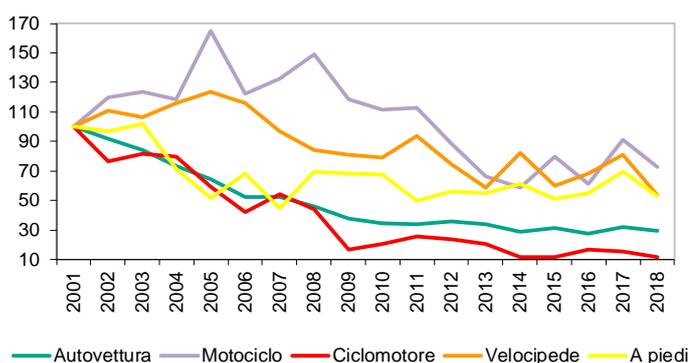
La fascia di età con il maggior numero di decessi tra i pedoni risulta ancora quella oltre i 65 anni (in particolare gli over 75), arrivando al numero assoluto di decessi pari a n. 28 nel 2018, anche se in calo rispetto agli anni precedenti (n. 48 nel 2017, n. 33 nel 2016, n. 35 nel 2015, n. 40 nel 2014). Anche per i ciclisti, la fascia di età sopra i 65 anni risulta essere la più colpita, rappresentando da sola il 58% del totale dei ciclisti deceduti nel 2018, ma finalmente con un trend in calo (in valore assoluto n. 31 nel 2014, n. 18 nel 2015, n. 23 nel 2016, 35 nel 2017, 20 nel 2018).



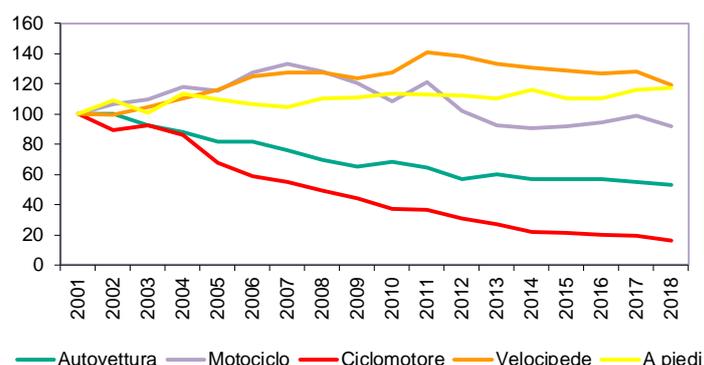
Morti e feriti rispetto ai veicoli utilizzati

(2001-2018 - Fonte Istat)

Morti



Feriti

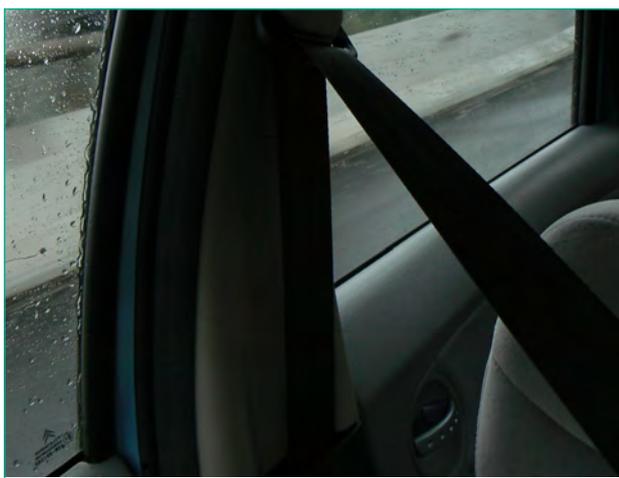


Il confronto tra l'incidentalità nei giorni feriali e nel fine settimana evidenzia come gli incidenti del sabato e della domenica nelle ore notturne siano ancora superiori a quelli che si verificano nelle stesse ore nei giorni feriali.

Rispetto alla categoria delle strade, il livello di incidentalità si conferma più elevato all'interno dei centri abitati, con una percentuale sostanzialmente immutata dal 2012 (dal 74% del 2012 al 72% del 2013, al 73% del 2014, al 72% del 2015, del 2016, del 2017

e del 2018), mentre il livello di gravità degli incidenti rimane maggiore nelle strade extraurbane, dove la percentuale dei decessi risulta pari a circa il 54% (contro il 53% del 2017, il 56% del 2016 e del 2015), e il valore assoluto pari a n. 171 di cui 39 in autostrada (nel 2017 risultavano 201, di cui 35 in autostrada, nel 2016 risultavano n. 172, di cui 37 in autostrada), rispetto a n. 145 morti nell'abitato, pari a circa il 46% (nel 2017 risultavano 177, pari a circa il 47%, nel 2016 risultavano n. 135, pari a circa il 44%).

La cultura della sicurezza stradale



La Regione Emilia-Romagna svolge le attività di promozione e di sensibilizzazione sul tema della sicurezza stradale attraverso l'**Osservatorio per l'educazione alla sicurezza stradale**, istituito e regolato con le leggi regionali n. 35 del 1990 e n. 30 del 1992, e successivamente riformato nel 2015 con la legge n. 13. In linea con gli orientamenti europei di dimezzamento dei decessi sulle strade nel 2020 rispetto al 2010 e con l'obiettivo strategico "miglioramento dell'educazione stradale e della preparazione degli utenti della strada", l'Osservatorio regionale lavora per **sviluppare e diffondere la cultura della sicurezza stradale**, muovendosi nella direzione di una mobilità più sicura e sostenibile e favorendo la formazione di tutti gli utenti della strada con programmi mirati alle diverse fasce d'età e alla diversa tipologia di utenti.

Il metodo di lavoro adottato dall'Osservatorio è da sempre quello del **"sistema a rete"**, vale a dire un approccio che prevede il coinvolgimento diretto di soggetti (istituzionali e non) che svolgono un ruolo in materia di sicurezza stradale, in modo che ciascuno porti esperienze, buone pratiche, professionalità e risorse di varia natura, evitando allo stesso tempo sovrapposizioni e dispersione di energie culturali, professionali ed economiche. Fondamentale per lavorare in questa direzione è la **formula degli "accordi" e delle "intese"**, che permette ai vari soggetti pubblici e privati coinvolti di collaborare a obiettivi condivisi e comuni mantenendo la propria autonomia professionale.

Particolarmente significativa è la strategia adottata sulle **azioni di sensibilizzazione**, in modo da coinvolgere gli utenti della strada verso un comportamento corretto e responsabile.

Tra le iniziative regionali più rilevanti nel campo della promozione della cultura della sicurezza stradale c'è senz'altro quella dell'**Accordo con il mondo della scuola**: nel 1994 la Regione ha firmato un accordo con le Autorità scolastiche, rinnovato nel 2017, per sostenere i **programmi dell'educazione alla sicurezza stradale nelle scuole**. L'educazione alla sicurezza stradale, all'interno dei "Piani triennali di offerta formativa" degli istituti scolastici di ogni ordine e grado, ha reso possibile attivare sperimentazioni didattiche e culturali, per stimolare riflessioni finalizzate a comportamenti rispettosi della vita propria e altrui.

Il **rapporto con i giovani** è sempre argomento di particolare attenzione e si è consolidato nel tempo attraverso azioni di sensibilizzazione ed eventi come le prove di guida con simulatori o in strade.

Nel 2019 l'Osservatorio per l'educazione alla sicurezza stradale ha proposto **diversi progetti e iniziative**, in collaborazione con soggetti pubblici e privati.

Anche nel 2019 è proseguita la **collaborazione con Istituzioni, Enti locali e Associazioni per sensibilizzare e informare sui comportamenti corretti alla guida**, collaborazione che ha visto anche la produzione e diffusione di materiali didattici multimediali e informativi. Per queste attività per ogni Ambito territoriale scolastico sono stati assegnati **12.000 euro, per un totale di 108.000 euro per l'anno scolastico 2018-2019 e circa 100.000 studenti coinvolti**. Le principali attività sono state:

- **Spettacoli teatrali: "I vulnerabili" e "Col casco non ci casco"**, di e con Filippo Tognazzo che privilegia un rapporto diretto fra attore e platea, quasi un'assemblea pubblica in forma di teatro, affrontando il tema della sicurezza stradale in modo diretto divertente e al tempo stesso rigoroso. Lo spettacolo è stato inserito nel progetto European Road Safety Programme della Comunità europea; **"Ogni giorno"**, presentato dalla Compagnia Fuori Schema e rivolto a studenti dai 14 ai 18 anni, prevede la visione iniziale del docufilm "Ogni giorno", scritto e diretto da Luca Pagliari, realizzato in collaborazione con la Polizia di Stato e l'Osservatorio per l'Educazione e la Sicurezza stradale della Regione. Il filmato - che racconta la tragica vicenda di Francesco, investito

quattro anni fa mentre era alla guida del suo scooter - e le successive testimonianze esplorano il vuoto prodotto dalla morte, ma il dolore non rimane confinato a se stesso, diventa uno stimolo, uno spunto per meglio comprendere il peso delle nostre azioni e per far riflettere come corretti e sani stili di guida;

- **simulazioni di ribaltamento e impatto senza cinture di sicurezza, tir "crash test experience":** truck attrezzato per la divulgazione dell'educazione stradale, con un metodo basato su prove pratiche (ribaltamento di una Smart con all'interno due studenti e simulazione di scontro a bassissima velocità per verificare di persona gli effetti del mancato utilizzo delle cinture di sicurezza in un incidente). I temi trattati sono quelli della legalità, dell'informazione e dell'attività svolta dalle forze dell'ordine, dell'educazione alla responsabilità e alla condivisione delle norme del Codice della strada, delle problematiche legate all'alcol e alle dro-

ghe, dell'importanza dell'utilizzo del casco e delle cinture di sicurezza anteriori e posteriori, degli effetti della velocità e dei comportamenti corretti da tenere;

- **Guida sicura:** il nuovo Codice della Strada obbliga i futuri conducenti dei ciclomotori a sostenere prove pratiche per ottenere la patente: per questo la Regione ha ritenuto importante finanziare la costruzione e l'allestimento di un'area in ogni provincia (importo complessivo, circa un milione di euro), destinata alle esercitazioni teoriche, ma soprattutto pratiche per i futuri utenti della strada che useranno le due ruote. Le aree sono dotate di ciclomotori e motocicli, tutti a trazione elettrica, e di tutte le attrezzature necessarie per circolare in sicurezza all'interno dal campo prova. Grazie alla segnaletica orizzontale e verticale e alle strutture che simulano percorsi stradali è possibile riprodurre situazioni reali di circolazione urbana.



Nell'ambito della diffusione della cultura della sicurezza stradale la Regione svolge anche numerose attività connesse all'ideazione e alla realizzazione di diversi materiali informativi e sussidi didattici. Nel corso del 2019 sono stati distribuiti:



"Bici", un videogioco sulla mobilità ciclabile dove il giocatore si muove in bici in 8 diverse città incontrando tutti gli elementi della mobilità ciclabile, con un quiz finale



Opuscolo "Voglia di bicicletta", realizzato in collaborazione con il Touring Club Italiano e destinato agli alunni delle scuole elementari per stimolare la conoscenza del territorio e l'uso della bici. Descrive con semplici didascalie e vignette colorate le prime regole del codice della strada per piccoli utenti



"Jo Pedone", un dvd ideato e prodotto per la scuola primaria, che contiene un cartone animato interattivo: Jo è un ragazzino un po' ribelle che però nonostante la sua spavalderia comprende l'importanza delle regole in strada e le sostiene come può



"GuidaTUAuto", un videogioco di ultima generazione in 3D dedicato alle quattro ruote, in cui si affrontano diverse situazioni di viabilità urbana ed extraurbana, si sperimenta la guida sicura e la conduzione del veicolo su bagnato o ghiaccio, lo stato di ebbrezza o sotto effetto di stupefacenti. Particolare attenzione è rivolta alla mobilità sostenibile. Il simulatore di guida è utilizzabile anche da persone con disabilità



"Quaderni della sicurezza", inviati a tutti i Comuni, Province, Unioni di Comuni, Prefetture, Ausl, Autoscuole, Sindacati dell'E-R. I primi tre hanno interessato automobilisti, ciclisti e pedoni, a cui seguiranno altri utenti della strada: motociclisti e autotrasportatori

"Pediciclando", un guarderno che si rivolge ai piccoli studenti perchè diventino parte attiva per una mobilità sostenibile nel percorso casa-scuola



Nel 2019 l'Osservatorio per l'educazione alla sicurezza stradale ha promosso anche **diverse campagne informative e di sensibilizzazione**.

- **"Siamo nati per camminare"**. È una campagna promossa dall'Osservatorio in collaborazione con l'Università Verde - Centro Antartide di Bologna. Hanno partecipato alla campagna l'Associazione Camina e i Comuni di Bologna, Cesena, Ferrara, Forlì, Modena, Piacenza, Ravenna, Reggio Emilia e Rimini. Obiettivo è ricordare che il mezzo di locomozione più antico, i piedi, è anche quello più salutare ed ecologico. "Siamo nati per camminare" è una lettera aperta rivolta ai genitori sotto forma di una colorata cartolina che viene distribuita nelle scuole. "Camminare fa bene alla salute, ma anche all'ambiente, allo spirito e perfino all'umore", si legge nella lettera. Questa lettera è accompagnata anche da un manifesto da affiggere nelle scuole e da tanti post-it con la scritta "Siamo nati per camminare". L'invito è a fare diventare l'andare a piedi uno stile di vita. L'iniziativa fa parte di un più ampio progetto sui percorsi sicuri casa-scuola promosso dalla Regione Emilia-Romagna, dai Comuni, delle scuole e delle associazioni per proporre alternative sicure per andare a scuola senz'auto. Il progetto prevede anche la realizzazione di interventi infrastrutturali nei pressi delle scuole per aumentare la sicurezza di pedoni e ciclisti. L'obiettivo è anche la diffusione di "piedibus" e "ciclobus", ovvero delle comitive organizzate di bambini e ragazzi che si recano a scuola a piedi o in bici accompagnati da uno o più adulti che ne garantiscono la sicurezza.



- **"Vacanze coi fiocchi"**. È la campagna per la sicurezza sulle strade delle vacanze che, ogni anno, si protrae per tutta l'estate, un periodo caldo non solo dal punto di vista del clima. Infatti nei mesi di luglio e di agosto sulle strade italiane perdono la vita più di 900 persone e 50.000 rimangono ferite. La campagna è realizzata mediante ma-



nifesti e opuscoli distribuiti da 500 enti aderenti in tutta Italia. I messaggi sono stati trasmessi anche sulle onde di duecento radio. L'invito è dunque a farsi "ambasciatori di sicurezza stradale" lasciando sulla propria scia un messaggio di civiltà a partire dall'utilizzo della cintura di sicurezza. Gli altri consigli per viaggi sereni sono di una semplicità estrema per chi guida: rispettare i limiti di velocità, non bere alcolici o assumere medicinali che inducono sonnolenza, evitare sorpassi azzardati e l'uso del cellulare mentre si guida, utilizzare i seggiolini per i bambini, usare il casco, non distrarsi, rispettare le distanze di sicurezza, viaggiare riposati.

- **Siamo tutti pedoni**. La campagna si rivolge a tutti per richiamare l'attenzione sulle tragedie che coinvolgono il più debole utente della strada, per far crescere la consapevolezza che questa strage può essere drasticamente ridotta. Facendo rispettare le regole, educando a una nuova cultura della strada, rendendo strutturalmente più sicure le strade, attuando un'azione preventiva e repressiva più intensa e incisiva, suscitando un protagonismo diffuso a favore di questa impresa civile nelle istituzioni, nelle scuole e nella società civile.



- **Settimana europea della mobilità sostenibile**. Partecipazione all'iniziativa sostenuta dalla Commissione europea con la distribuzione di materiale informativo presso lo stand in Piazza Maggiore a Bologna (16-22 settembre 2019).

- **Io lavoro e guido sicuro - Rimini**. Partecipazione al progetto rivolto alle imprese, imprenditori, dipendenti e collaboratori che operano sul territorio provinciale con l'obiettivo di favorire la diminuzione dell'incidentalità per lavoro durante la circolazione stradale, con la conseguente diminuzione del relativo costo sociale e di promuovere una cultura sul territorio che ponga l'attenzione sulla sicurezza in strada come fattore strategico nella lotta contro gli infortuni.



- **Convegno "Alcol e droga: causa di incidentalità".** L'iniziativa è stata realizzata in collaborazione con Arma dei Carabinieri, Polizia Stradale, Ufficio Scolastico Regionale e ACI per sensibilizzare gli studenti dei pericoli per chi si mette alla guida sotto l'influsso di sostanze psicotrope (alcol e stupefacenti). L'evento si è tenuto il 12 marzo 2019.



- **App "Valentina".** Segnala gli attraversamenti pericolosi non regolati da semaforo, sensibilizzando tutti gli utenti della strada sui rischi di una guida distratta. La nuova app è frutto di una compartecipazione al progetto "Valentina - protect yourself, protect others", ideata e promossa dall'associazione - organizzazione di volontariato "La vita Vale". L'applicazione non intende in alcun modo incentivare l'uso dello smartphone alla guida, anche se si avvale di questo strumento tecnologico. L'uso, infatti, va fatto in maniera razionale e in sicurezza. Basta selezionare la modalità di spostamento (a piedi o in auto): la app tratterà il percorso e manderà un avviso quando l'utente sarà nelle vicinanze. L'utente, inoltre, potrà egli stesso segnalare un punto che ritiene pericoloso. La app gratuita è scaricabile da entrambi gli store: iOS: <https://apps.apple.com/us/app/valentina/id1480853468?l=it&ls=1>; Play Store: <https://play.google.com/store/apps/details?id=com.tonicminds.valentina>.



- **Giornata mondiale vittime della strada.** Domenica 17 novembre 2019 si è celebrata la giornata mondiale in memoria delle vittime della strada, che è stata istituita dall'ONU nel 2005 (nella terza domenica di novembre) con l'obiettivo di dare "giusto riconoscimento per le vittime della strada e per le loro famiglie e al contempo rendere omaggio ai componenti delle squadre di emergenza, agli operatori di polizia e ai sanitari che quotidianamente si occupano delle conseguenze traumatiche della morte e delle lesioni sulla strada". In Italia è stata formalmente istituita con legge n. 227 del 29 dicembre 2017. L'Osservatorio per l'educazione alla sicurezza stradale della Regione Emilia-Romagna ha organizzato una celebrazione eucaristica nella Cattedrale metropolitana di San Pietro a Bologna. Presenti l'Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada onlus ed autorità militari e civili.
- **Presenza sui social (profilo su facebook e su twitter)** e sui media tradizionali (televisione, radio, giornali cartacei e on line) per diffondere la cultura della sicurezza stradale.



Gli interventi regionali per la sicurezza stradale

A partire dal 2003, la Regione ha dato attuazione al **Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS)**, che prevede la gestione a livello regionale delle risorse disponibili. I **primi due programmi**, attivati tra il 2003 e il 2006, favorivano fortemente l'associazione tra gli Enti e gli interventi integrati (non solo infrastrutturali, ma relativi anche ad altre azioni capaci di incidere sul governo della sicurezza stradale). In particolare, gli interventi dovevano riguardare **"Aree Zero"**, cioè ambiti territoriali in cui concentrare, anche con modalità esemplari, iniziative e progetti riguardanti più campi di intervento (messa in sicurezza delle strade extraurbane, moderazione del traffico, formazione di aree pedonali, creazione di reti ciclabili, rafforzamento dell'efficacia dei programmi di educazione stradale, creazione di centri di monitoraggio e controllo, ecc.), volti tendenzialmente ad azzerare il numero degli incidenti. Sulla base di questi criteri sono state predisposte le graduatorie: sono stati finanziati per il primo programma, 19 progetti, per un totale di 32.958.000 euro, di cui 12.434.100 euro derivanti dal cofinanziamento statale; per il secondo programma sono state finanziate 16 proposte, per un costo complessivo degli interventi di circa 46.000.000 euro, con un contributo pari a euro 17.008.140. A seguito di modifiche normative che si sono succedute nel tempo in relazione ai finanziamenti di questi primi due programmi, alcuni interventi non sono stati avviati o si sono bloccati, o comunque sono stati rallentati; la situazione istituzionale ed economica attuale ha reso, in alcuni casi, difficile il riavvio degli interventi.

Nel corso del 2009 è stato approvato il **Disciplinare per l'accesso ai finanziamenti per il 3° programma del PNSS**, che ha messo a disposizione 4.085.899 euro, consentendo interventi per circa complessivi 7.000.000 di euro.

Il disciplinare ha individuato **nuove priorità**, tra cui la predisposizione di piani di interventi per il **riordino della segnaletica verticale**. Nell'ambito di questo programma si è costituito un gruppo di lavoro tra la Regione e le Amministrazioni beneficiarie dei contributi (tutte le nove Province della regione, con capofila la Provincia di Reggio Emilia e i Comuni di Cesena, Parma, Casalecchio di Reno e Reggio Emilia) con la finalità di predisporre **"Linee guida per la progettazione dei piani di segnaletica verticale"**, approvato dalla Regione delibera di Giunta n. 1643 del 18 novembre 2013. Con la delibera di Giunta regionale n. 1773/2013

è stata approvata invece la graduatoria relativa al **4° e 5° Programma del PNSS**, che ha messo a disposizione circa 7 milioni di euro, per interventi promossi da Province e Comuni in forma singola o associata; il campo prioritario, individuato dalla Regione, anche in questo caso di concerto con UPI e ANCI, riguarda la realizzazione di **piani pilota per la valorizzazione delle aree urbane** elevandone i livelli di sostenibilità e di sicurezza della mobilità. È stato inoltre previsto il finanziamento di **programmi di controllo** in riferimento alla guida sotto l'influenza dell'alcool o di sostanze stupefacenti. Sono state finanziate 28 proposte, di cui 4 relative ai programmi di controllo, per un totale complessivo di circa 17.000.000 di euro; gli interventi sono tutti avviati (tranne uno che ha rinunciato al contributo) e quasi tutti ultimati, ma non ancora rendicontati e saldati. Nel 2019 sono stati riassegnati i fondi del progetto rinunciatario e alcune economie che hanno riguardato altri interventi.

A breve sarà possibile verificare l'impatto dell'intero Programma sui livelli di incidentalità, già verificato lo scorso anno con i soli 13 interventi ultimati, con riferimento ai dati al momento disponibili. Era emerso già un risultato positivo, anche tenendo conto di una serie di fattori e di approssimazioni utilizzate per misurare gli effetti.

Alla fine del 2016 è stato emesso il DM n. 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 euro.

Con la delibera di Giunta regionale n. 927/2017 (modificata con la DGR 1880/2017) è stato approvato l'elenco degli interventi; sono stati assegnati i contributi a 5 proposte, a fronte di oltre 85 domande, presentate dai seguenti enti: Provincia di Ravenna, Comune di Castel di Casio, Comune di Reggio Emilia, Unione Valnure e Valchero, Comune di Ferrara. Complessivamente gli interventi ammontano a circa 4.000.000 euro; attualmente risultano tutti aggiudicati e avviati, nel rispetto della tempistica dettata dal Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti; due interventi risultano conclusi.

Alla fine del 2017 è stato emesso un ulteriore decreto DM n. 468/2017 per il finanziamento di interventi per la **messa in sicurezza della circolazione ciclistica cittadina**; alla Regione sono stati assegnati euro 2.265.129,62.

Il decreto prevede la possibilità di utilizzare gli esiti del procedimento di selezione delle proposte attuato in occasione del precedente decreto DM n. 481/2016, ma con il vincolo che gli interventi devono essere localizzati in comuni con popolazione superiore a 20.000 abitanti. La Regione ha presentato il nuovo programma al Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti, approvato con le delibere di Giunta regionale n. 1432/2018 e n. 1841/2018. Molti degli interventi sono avviati, anche se diverse procedure hanno subito rallenta-

menti a causa dell'emergenza sanitaria in corso. 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. Pertanto, la Regione ha eseguito le opportune verifiche per lo scorrimento della graduatoria di riserva già approvata in occasione dell'attuazione dei precedenti decreti e ha assegnato i relativi fondi a ulteriori tre progetti (delibera di Giunta regionale n. 1128 dell'8/7/2019).

Sintesi Programmi per la sicurezza stradale

Programmi	N. interventi presentati	N. interventi finanziati	Importo complessivo interventi finanziati (arrotondato in euro)	Importo complessivo contributi assegnati (arrotondato in euro)
1°, 2° e 3° PNSS (2003-2010)	110	41	86.000.000	33.500.000
4° e 5° PNSS (2013)	55	28 (*)	17.000.000	7.000.000
PNSS - ciclabili (2016)	87	5	4.000.000	1.300.000,00
PNSS - ciclabili (2017)	-	13	4.500.000	2.200.000
PNSS - ampliamento ciclabili (2018)	-	3	1.000.000	450.000
Totale fondi PNSS	252	87	112.500.000	44.450.000

(*) 24 interventi prioritariamente infrastrutturali e 4 programmi di controllo.



Il trasporto merci, la logistica urbana e il Porto di Ravenna

Le funzioni della Regione

Il settore della logistica e del trasporto merci dell'Emilia-Romagna è composto da aree di intervento distinte:

- ① il trasporto ferroviario merci e logistica;
- ② il trasporto merci su strada e l'autotrasporto;
- ③ la logistica urbana (distribuzione delle merci in città);
- ④ il Porto di Ravenna.

In questo quadro la Regione esercita alcune funzioni di carattere generale, come la pianificazione delle infrastrutture per il trasporto, la programmazione e l'indirizzo per lo sviluppo del sistema regionale dei trasporti, la promozione e la partecipazione a progetti sul trasporto e la logistica, anche in ambito europeo, per la ricerca, la sperimentazione e la diffusione di pratiche di efficienza e innovazione.

Più nel dettaglio, nell'ambito del **trasporto ferroviario merci e logistica** la Regione si occupa dello sviluppo della rete di infrastrutture collegate agli scali e di quelle destinate a promuovere l'intermodalità, oltre che degli aspetti tecnologici per migliorare l'organizzazione del traffico. Alcuni adeguamenti tecnologici e infrastrutturali della rete ferroviaria sono finanziati con il Fondo Sviluppo e Coesione (PAR FSC). La Regione coordina e stimola gli Enti gestori della rete per le implementazioni nell'infrastruttura e nei nodi core facenti parte dei corridoi Ten-T. Si occupa inoltre dell'attuazione della legge di incentivazione al trasporto ferroviario (L.R. 30/19 "Interventi per il trasporto ferroviario e fluvio-marittimo delle merci"), che gestisce e finanzia direttamente.

Nel settore dell'**autotrasporto** invece svolge un'attività di impulso e di coordinamento delle azioni degli Enti locali e formula indirizzi e pareri, mentre in quello della distribuzione delle merci in città e del trasporto di corto raggio promuove e sostiene iniziative e interventi, sia infrastrutturali che tecnologici, che coinvolgono gli Enti locali e il mondo della produzione e distribuzione delle merci. Ha finanziato inoltre i costi di progettazione di alcune delle piattaforme per la distribuzione delle merci nelle città, attraverso i fondi della L.R. 30/98, e delle realizzazioni tramite specifici Accordi di programma. Alcuni progetti pilota sono finanziati grazie alla partecipazione della Regione a progetti europei specifici.

Quanto al **Porto di Ravenna** il quadro istituzionale di riferimento è la Legge n. 84 del 1994 - Legge quadro sui porti, notevolmente modificata nel 2016 a seguito dell'entrata in vigore del D.Lgs. 169/2016.

La normativa prevede la separazione tra funzioni di programmazione, realizzazione e gestione delle infrastrutture strettamente portuali, affidate a pubbliche autorità, e lo svolgimento delle attività portuali inerenti l'imbarco e lo sbarco di persone e merci, svolte in regime di mercato, con il solo vincolo, legato alla limitatezza delle banchine disponibili, della definizione di un numero massimo di operatori. Rimane una zona grigia, quella dei cosiddetti servizi nautici, che, per ragioni di sicurezza della navigazione, vengono mantenuti in regime di monopolio.

La riforma ha rivoluzionato la precedente struttura delle Autorità portuali, che si sono trasformate in Autorità di sistema portuale e sono passate da 24 a 15 (che guidano 57 porti di rilievo nazionale), con una governance più snella, creando un "sistema mare" in grado di generare sviluppo. Sono state anche semplificate le procedure per approvare i Piani regolatori portuali ed è stata introdotta la novità della sostenibilità energetica e ambientale dei porti.

In questo contesto opera l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centro-settentrionale, ente pubblico non economico a cui è affidata la gestione delle infrastrutture portuali, il cui Presidente è stato nominato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti previa Intesa con la Regione a inizio dicembre 2016 (scade a fine 2020) e il cui organo collegiale principale è il Comitato di gestione, insediatosi a febbraio 2017.

L'Autorità svolge le sue attività di programmazione attraverso il Piano regolatore portuale (PRP) e attraverso la realizzazione delle infrastrutture portuali, nel contesto della pianificazione territoriale statale, regionale e locale. In questo quadro, il coordinamento territoriale delle Regioni ha una rilevanza primaria in relazione all'accessibilità del porto da terra, ai collegamenti con altre piattaforme logistiche, alla realizzazione di strutture retroportuali adeguate, nelle quali le merci possano essere lavorate creando valore aggiunto a favore del territorio di riferimento. A seguito dell'entrata in vigore della L.R. 13/2015, l'approvazione del Piano Regolatore Portuale (PRP), il principale strumento di programmazione delle infrastrutture portuali, è tornata in capo alla Regione, dopo il periodo di delega alla Provincia effettuato con la precedente L.R. 3/99.

Il trasporto merci, la logistica urbana e il Porto di Ravenna in cifre



Il traffico ferroviario delle merci e i nodi logistici

La rete ferroviaria della regione Emilia-Romagna utilizzata dal traffico merci è di **circa 1.400 km di estensione, di cui più di 350 di competenza regionale**, e ha una buona capacità di prestazione. Quest'ultima sarà ulteriormente aumentata dal nuovo piano commerciale per lo sviluppo del traffico merci di RFI, che prevede, a medio termine, un potenziamento significativo per raggiungere la piena interoperabilità europea, soprattutto sulle linee delle reti TEN-T (circolazione di treni merci lunghi 750 m, trasporto di semirimorchi alti 4 m - sagoma P400, e massa assiale 22,5t).

La Regione mantiene comunque un'azione di stimolo verso il Gestore dell'infrastruttura nazionale per l'adeguamento di questi parametri, indispen-

sabili per rendere il trasporto su ferro competitivo rispetto alla gomma. Le caratteristiche infrastrutturali attuali limitano però le possibilità di sviluppo di traffici merci in alcune tratte specifiche, e in particolare sull'asse Parma-La Spezia e sull'ideale prosecuzione verso Verona-Brennero via Suzzara. Su queste linee sono in corso interventi di potenziamento e ammodernamento.

Anche le linee che collegano la linea Adriatica (BO-RN) e il porto di Ravenna presentano alcuni limiti, soprattutto sulla velocità massima ammessa per i treni con massa assiale di 22,5 t. Sono già previste opere che consentiranno il pieno utilizzo della capacità dell'infrastruttura.



L'Emilia-Romagna è attraversata da **tre corridoi europei** dei 9 che costituiscono la Rete Trans-europea dei Trasporti (rete TEN-T): **il corridoio Baltico-Adriatico, il corridoio Mediterraneo e il corridoio Scandinavo-Mediterraneo**, che è il più lungo della rete europea. Come già accennato, per tutte le infrastrutture ferroviarie che fanno parte dei corridoi europei nei prossimi anni sono previste opere di adeguamento agli standard tecnici.

Di grande importanza, visto l'elevato traffico merci che percorre la linea, è l'adeguamento della **Castelbolognese-Ravenna e della Faenza-Ravenna**, che permettono di confluire sulla direttrice Adriatica BO-RN: sono previsti interventi di potenziamento e velocizzazione, sia infrastrutturali che tecnologici, sulla linea e sulle stazioni.

La regione Emilia-Romagna è dotata di una **rilevante quantità di superfici intermodali**, alcune delle quali con possibilità di espansione.

In seguito all'Accordo di programma tra Gruppo FS e Regione Emilia-Romagna, siglato nel 2009 a conclusione del Tavolo che ha coinvolto gli Enti

locali e gli operatori interessati e al processo di razionalizzazione e concentrazione dei servizi merci attivato da RFI SpA, la Regione Emilia-Romagna individua nel proprio territorio **9 impianti su rete RFI**, oltre ai principali raccordi operativi privati già attivi.



Nodi logistici e impianti ferroviari regionali

Scali principali	
1	Piacenza
2	Interporto di Parma CEPIM
3	Marzaglia
4	Interporto di Bologna
5	Villa Selva
6	Ravenna
7	Bologna S.Donato (utilizzato solo per smistamento carri)
Altri scali	
8	Faenza
9	Lugo
A questi si aggiungono altri raccordi minori per impianti o industrie già esistenti	

Agli impianti merci RFI si aggiungono quelli dell'**infrastruttura ferroviaria regionale gestita da FER**. Il principale è lo scalo di **Dinazzano**, il cui collegamento con la Direttice Bologna - Milano è oggetto di interventi di ammodernamento degli impianti di esercizio. Gli impianti ferroviari merci regionali dovrebbero raggiungere, a completamento di tutte le opere di miglioramento tecnologico e ampliamento previste, la **capacità complessiva di circa 28/30 milioni di tonnellate all'anno**, in linea con gli obiettivi del Libro Bianco dei trasporti dell'UE, che prevede di trasferire entro il 2030 il 30% del traffico merci su ferrovia e il 50% entro il 2050.

Nel **nodo di Ravenna**, in particolare, sono state avviate molte opere per ampliare la quota di traffico merci su ferrovia da e per il Porto. Oltre al progetto per risolvere le interferenze fra il traffico ferroviario e stradale grazie alla realizzazione di sotto/sovrappassi stradali (quali ad esempio il sottopassaggio carrabile che prenderà il posto del passaggio a livello di via canale Molinetto, sulla linea ferroviaria Castelbolognese - Ravenna, da realizzare nel 2021), nel 2018 e 2019 si è portata

avanti la progettazione preliminare e definitiva degli interventi di miglioramento della funzionalità e della capacità ferroviaria del Porto. Questi interventi consentiranno l'utilizzo di entrambi gli scali e le Dorsali per lo smistamento di tutto il traffico ferroviario merci attualmente effettuato nello scalo di stazione, con interventi sulla Dorsale Sinistra e Destra del canale Candiano. In particolare, il potenziamento della **stazione Sinistra Candiano**, i cui lavori sono stati avviati a fine 2018, prevede, in due fasi, la realizzazione di 7 nuovi binari arrivo/partenza di cui almeno uno lungo m. 750, modifiche alla distribuzione dei binari, che diventeranno 12, centralizzazione tecnologica ed elettrificazione. La prima fase del progetto è in corso di realizzazione, mentre per la seconda è in corso di completamento il progetto definitivo.

Nella stazione merci Destra Candiano si prevede la centralizzazione e l'elettrificazione dei 6 binari esistenti e la realizzazione di altri 3, di cui almeno uno di 750 m, oltre all'elettrificazione della tratta di collegamento con l'attuale stazione di Ravenna. È in corso la redazione del progetto definitivo.



Per il potenziamento dei due scali **RFI investirà 47,7 milioni di euro** (21 per Sinistra Candiano e 26, 7 per Destra Candiano), individuati nell'ambito dei finanziamenti previsti dal Contratto di Programma di RFI. Il rifacimento del **Ponte di Teodorico** (demolizione e nuova costruzione) previsto per il 2020, consentirà il transito dei carichi alti quattro metri allo spigolo, la cosiddetta "autostrada viaggiante" e i container High Cube. Il nuovo ponte stradale avrà un'unica campata di 56 metri di ampiezza e un impalcato lungo 58 metri e largo 19. Con l'occasione sarà migliorata anche la viabilità comunale, grazie a un percorso pedonale su un lato del nuovo ponte e uno ciclabile sull'altro. Infine, è già stato sviluppato il progetto definitivo per il **prolungamento della dorsale ferroviaria della Destra Candiano**, per il collegamento con l'area di espansione della penisola Trattaroli.

Per quanto riguarda le piattaforme intermodali e i nodi logistici si sottolinea che nel nord Italia, dove la presenza industriale è più forte, la competizione tra i nodi è diventata sempre più aspra ed è necessario, per crescere e attrarre traffico, disporre di risorse e infrastrutture. La maggior parte del traffico ferroviario merci si attesta nei nodi del nord Italia. Perché la piattaforma logistica regionale costituisca un gate di ingresso nel continente europeo per le merci e perché il trasporto ferroviario riesca ad avere un ulteriore rilancio, **occorre che i nodi superino le comprensibili rivalità e collaborino per raggiungere lo stesso obiettivo.**

In questo quadro **la Regione ha attivato azioni di sinergia tra i nodi principali.** Nel 2017 è stato avviato un tavolo tra Regione, Terminali Italia e le principali piattaforme intermodali regionali che è sfociato nella costituzione, nel 2018 del Cluster di ER.I.C. (Emilia-Romagna Intermodal Cluster) con i principali referenti del sistema intermodale regionale, per lo sviluppo di azioni collaborative.

Nell'ottobre 2019 la compagine di ER.I.C. ha visto l'ingresso di Sapir SpA. Il volume del traffico ferroviario del cluster ER.I.C. rappresenta circa il 90% del totale del volume movimentato nella regione Emilia-Romagna.

Il 16/3/2018 è stato sottoscritto (tra Regione Emilia-Romagna, 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 Gruppo Ferrovie dello

Stato Italiane, Hupac SpA) un **Protocollo d'Intesa** per dare avvio a iniziative di qualificazione, sviluppo e promozione del "**cluster intermodale regionale**" denominato: **Accordo per la crescita del sistema intermodale regionale.** Le parti hanno poi siglato un accordo attuativo per identificare e declinare il piano di azioni da intraprendere per la valorizzazione del cluster intermodale sul contesto internazionale e nazionale, negli ambiti tematici di interesse prioritario, con orizzonte temporale 2018-2020.

Il sistema degli scali regionali nel suo complesso **copre tutte le tipologie di traffici intermodali**, (marittimo e combinato terrestre) e le specializzazioni merceologiche (casce mobili, traffico tradizionale e contenitori). Il sistema produttivo regionale ha soprattutto vocazione manifatturiera di trasformazione e richiede servizi di importazione di materie prime legate al trasporto tradizionale.

Il numero medio di treni merci giornalieri ammonta a 89 treni/giorno, che rappresentano circa il 21% del traffico merci ferroviario nazionale, pari a 420 treni/giorno. Ciò rivela che il 21% del traffico ferroviario merci nazionale coinvolge una origine o destinazione emiliano-romagnola.

Dopo il crollo dovuto alla crisi economica, a partire dal 2014 il **trasporto di merci su treno in Italia** ha registrato un aumento fino al 2017 (+1,5% sul 2016). Dal 2018 si è visto invece un rallentamento della crescita in tutte le modalità. Il 2019 ha visto la contrazione dell'indice della produzione industriale, ma le esportazioni italiane hanno continuato a crescere (+43,5%) contribuendo a una parziale tenuta. Nel 2019 infatti in Italia le tonnellate trasportate su ferrovia calano leggermente (circa -2,4%), ma crescono i treni-km (+3,4%) e le tonnellate -km (+1,7%), indice di un maggiore utilizzo delle tratte caratterizzate da una minore efficienza dal punto di vista della capacità, ossia quelle in cui il peso assiale e i limiti di sagoma impongono dei limiti ai treni movimentati. Il calo è stato limitato, tuttavia si tratta di una secca caduta rispetto alle attese, visto il grosso impegno pubblico nel settore, iniziato circa quattro anni fa dal Ministero dei Trasporti con un insieme di provvedimenti identificati come "cura del ferro", e proseguito sia con il Ferrobonus (20 M€ per 2017-2018 + 40 M€ per 2018-2019), sia con l'adeguamento delle infrastrutture ferroviarie ai nuovi standard europei.

In Emilia-Romagna il traffico ferroviario merci è stato in crescita fino al 2007, superando i 15 milioni t., per arrestarsi e toccare il minimo nel 2009. Dal 2010 si assiste a un'inversione di tendenza, accentuata soprattutto dai collegamenti retroportuali di Ravenna in direzione dell'area produttiva localizzata nel centro Emilia e da qui ai porti di esportazione del nord Tirreno. L'aumento di queste relazioni è sicuramente dovuto alla tenuta del sistema delle piattaforme regionali ma anche ai **benefici indotti dalle Leggi regionali 15/2009, 10/2014 e 30/2019**, che hanno sostenuto negli ultimi anni i traffici ferroviari aggiuntivi con origine e/o destinazione in Emilia-Romagna e hanno consentito di avvicinare la competitività del trasporto merci su ferro a quello su gomma, permettendo una consistente diversione modale.

Nel 2016, le merci movimentate su ferrovia sono arrivate a circa 19,6 milioni di tonnellate, la quota più alta finora raggiunta, che equivalgono all'11,8% delle tonnellate trasportate su strada, che sono 165.875.720 (escluso l'attraversamento).

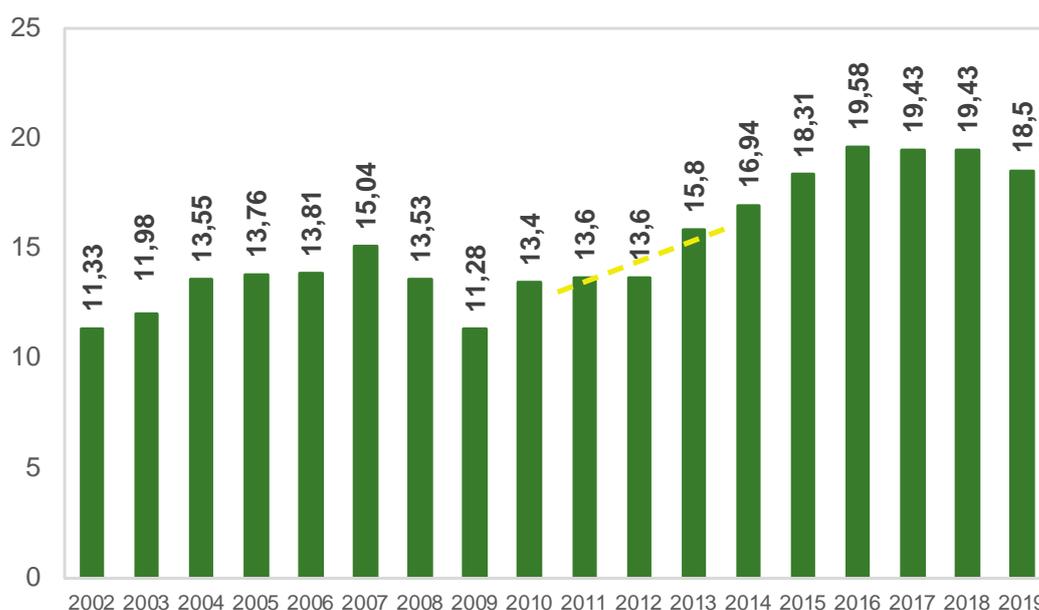
Nel 2017 il traffico ferroviario merci della regione ha avuto un lieve calo (-0,14%), come nel 2018 (-0,82%). Anche il 2019 conferma questo andamento in calo con -4,8% delle tonnellate trasportate su ferrovia con origine o destinazione in regione sul 2018, al netto del

doppio conteggio dovuto al traffico intraregionale.

Nel 2019 il traffico ferroviario merci della regione è stato di circa 18.500.000 tonnellate, mentre la movimentazione complessiva si avvicina ai 20 milioni di tonnellate. Il risultato del 2019 ha risentito di diversi fattori, tra cui la battuta d'arresto delle merci in transito sui valichi ferroviari svizzeri, pari a -4,6%, dovuto sia alla realtà economica non brillante, sia a problemi strutturali e organizzativi. In particolare, il trasporto a carri completi ha registrato sui valichi un calo di -9,3%. Un altro fattore molto importante è stato l'interruzione della linea ferroviaria per Genova, porto che, insieme a La Spezia, assorbe la maggior parte delle esportazioni via nave della produzione emilianoromagnola, che si è dovuta rivolgere alla modalità stradale. Il volume del traffico ferroviario del cluster ERIC nel 2019 rappresenta circa l'85% del totale del volume movimentato in Emilia-Romagna. Da evidenziare la forte crescita del trasporto ferroviario all'Interporto di Bologna, risultato del forte impegno degli ultimi anni dell'interporto per sostenere soluzioni il minor impatto ambientale. Il calo di traffico ferroviario in alcuni terminal non indica un calo complessivo delle movimentazioni del nodo che, piuttosto che in treno sono state talvolta effettuate su gomma, a causa delle condizioni di trasporto o di problemi infrastrutturali.

Flussi ferroviari in Emilia-Romagna

(2002-2019; milioni di tonnellate)



(*) Elaborazione della Regione in base ai dati forniti da gestori di scali e raccordi ferroviari regionali.

La parte tratteggiata indica una possibile incertezza sul reale andamento, dovuta a differenze nella modalità di rilevazione del dato.

Traffico ferroviario in alcuni nodi intermodali regionali

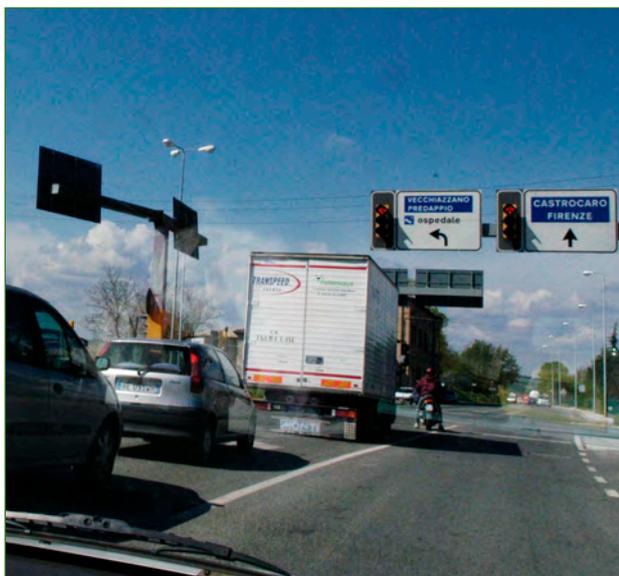
(2009-2019; tonnellate)

Tonnellate movimentate							
Prov	Nodo/Operatore	2009	2013	2016	2018	2019	Aumento rispetto al 2018
BO	Interporto Bologna	1.300.000	1.549.488	1.190.259	1.196.000	1.492.599	+24,80%
RE	Terminal Rubiera/ Logtainer	997.000	2.000.000	2.039.921	2.164.963	2.159.261	-0,26%
RE	Dinazzano/ Dinazzano Po	1.295.554	3.162.575	3.746.695	3.395.153	3.128.000	-7,90%
PR	Interporto Parma/ Cepim	850.000	3.848.200	3.300.000	2.700.000	2.222.000	-9,50%
PC	Terminal Piacenza/ HUPAC	1.350.000	1.600.000	4.082.504	4.765.600	3.829.690	-19,6%
FC	Villaselva/Lotras	---	123.750	318.720	388.080	354.461	-8,70%
RA	Porto Ravenna	3.169.373	2.440.000	3.368.090	3.561.351	3.566.129	+0,13%
Totale		9.241.927	14.724.195	18.046.189	18.171.147	16.752.142	-7,8%

Il trasporto merci, la logistica urbana e il Porto di Ravenna



Il trasporto merci su strada e l'autotrasporto



Nel 2019 l'Italia ha visto crescere complessivamente il trasporto merci solo di +0,5%. Il settore del trasporto merci stradale (su gomma) è quello che ha avuto risultati migliori, trainato dagli ottimi risultati dell'e-commerce (+15%). Nonostante il ciclo economico poco favorevole, il trasporto su strada, negli ultimi quattro anni non ha mai mostrato variazioni negative. Le merci movimentate sulla rete stradale sono cresciute di +1,97%, mentre l'andamento del traffico dei veicoli pesanti sulle autostrade italiane secondo i dati di Aiscat è in crescita di +2,09% rispetto al 2018.

Il prezzo del gasolio per autotrazione ha fatto registrare una crescita media annuale di +0,6% al netto dell'Iva. Le immatricolazioni dei veicoli industriali con massa complessiva sopra 3,5 tonnellate nel 2019 in Italia hanno avuto un calo complessivo di -7,9% rispetto al 2018.

Secondo gli ultimi dati ISTAT nel 2018 in Italia il trasporto complessivo di merci su strada è stato di 917.575 migliaia di tonnellate, in crescita rispetto al 2017 (885.451 migliaia di tonnellate), contro le 901.517 del 2016. Delle 885.451 migliaia di tonnellate del 2017, 169.287 migliaia sono trasportate in conto proprio e

716.164 migliaia in conto terzi. Complessivamente le tonnellate-km di merci trasportate su strada sono state 119.687 milioni, di cui 8.115, 111.572 attribuiti rispettivamente al traffico in conto proprio e in conto terzi. I dati confermano che le ton/km trasportate su strada (ISTAT) rappresentano il 51% circa delle tonnellate complessivamente trasportate.

Sempre secondo i dati più recenti ISTAT risulta che nel territorio dell'Emilia-Romagna le merci movimentate su strada nel 2017 sono in lieve calo (-1,99%), dopo la lieve crescita che si era verificata nel 2016. Il calo prosegue da molti anni, arrivando nel 2017 a circa 206 milioni di tonnellate, mentre nel 2005 le merci movimentate furono circa 322 milioni di tonnellate. Il trasporto di merci su strada è stato in crescita fino alla prima metà del 2008, per poi calare dal 2009 in seguito alla crisi economica.

Le merci che hanno o origine o destinazione in Emilia-Romagna sono il 42,84% delle merci che transitano su strada (-0,1% sul 2016). Il 13,93% del trasporto complessivo di merci originate in Italia ha come destinazione l'Emilia-Romagna, in lieve crescita rispetto all'anno precedente; le merci invece che l'Emilia-Romagna ha originato nel 2017, destinate all'Italia, sono il 14,17% dell'intero Paese, rispetto al 13,41% del 2016. Anche nel 2017 la maggior parte delle merci originate in Emilia-Romagna ha come destinazione la regione stessa (il 63,89% nel 2017, nel 2015 era il 60,73% e nel 2016 il 63,92%).

Il traffico di attraversamento camionistico subito dalla regione (merci su strada con origine e destinazione in altre regioni italiane ma in transito nella rete viaria regionale) è stato nel 2017 del 18,34% sul totale delle merci transitate sulle strade regionali, in aumento di +3,75% rispetto al 2016.

Per quanto riguarda la quantità di veicoli pesanti che transitano sulle strade della regione, sulle

Mobilità merci su strada in Emilia-Romagna

(2017 - Tonnellate)

Strada	Origine o destinazione in E-R	88.506.798
	Flussi intraregionali	80.181.041
	Attraversamento	37.897.436
	Totale	206.585.275

principali tratte autostradali nel 2019 rispetto al 2018 i veicoli di tutte le tipologie in transito sono **aumentati di +1%**; tra questi la percentuale di veicoli pesanti è il 33%, con andamento pressoché costante rispetto al 2018. I veicoli pesanti circolanti rispetto al totale dei veicoli in transito sono, negli ultimi 5-6 anni, una percentuale quasi costante su tutte le autostrade, mentre il dato 2018 rimane inferiore di circa il 9% rispetto al 2008.

Il traffico intraregionale ha un carattere prevalentemente locale,

con il 70% circa delle merci che percorre una distanza inferiore ai 50 km. Ciò è determinato dalla domanda frammentata che alimenta la polverizzazione dell'offerta. Questo tipo di traffico non è trasferibile su ferrovia. Mentre i traffici di lungo raggio su strada presentano prestazioni logistiche di livello mediamente soddisfacente, i traffici camionistici extra-urbani sulle brevi distanze (denominati di corto raggio) risultano più difficilmente gestibili in modo ottimizzato. Tuttavia, pur risultando i più segmentati e meno efficienti, sono quantitativamente molto rilevanti.

Proprio su questi flussi di corto raggio extraurbani si concentrano i traffici gestiti in "conto proprio", cioè traffici con mezzi di portata inferiore ai 35q.li, in larga parte di proprietà dell'impresa e connotati da minori prestazioni rispetto agli operatori specializzati nel



trasporto in "conto terzi", tradizionalmente più efficienti in termini di saturazione dei mezzi e dotati di veicoli più recenti e per questo meno inquinanti.

Gli interscambi tra aziende sono in parte responsabili dell'inefficienza del trasporto di corto raggio e l'eccessiva polverizzazione territoriale delle aree industriali e artigiane nella nostra regione non fa che aggravare questo problema. Su questi temi la Regione si è impegnata anche nell'ambito del **progetto europeo PREPAIR** (azione C.11.2), che si completerà nel 2022 e prevede l'analisi della logistica di corto raggio, con attività finalizzate a individuare e sperimentare soluzioni di trasporto merci e logistica innovative per razionalizzare i flussi delle medie imprese insediate in una o più aree industriali della regione.

La Regione nel 2019 ha condotto **uno studio**, affidato alla società REDAS engineering, **per aggiornare il modello di traffico regionale** e affinare la sua calibrazione, per promuovere l'intermodalità e la razionalizzazione del trasporto merci regionale. In questo ambito sono state svolte indagini e monitoraggi attraverso la raccolta di dati per quantificare e definire le caratteristiche della domanda di trasporto merci che gravita sui **due interporti regionali di Bologna e Parma**, oltre che per profilare gli operatori logistici qui insediati.



Trasporto complessivo di merci su strada per titolo di trasporto con origine in Emilia-Romagna (2005-2017)

Origine: ER	Conto proprio			Conto terzi			Totale		
	Tonn.	T [°] Km (migliaia)	Km medi	Tonn.	T [°] Km (migliaia)	Km medi	Tonn.	T [°] Km (migliaia)	Km medi
2005	30.430.950	1.538.088	50,5	150.348.999	20.987.583	139,6	180.779.949	22.525.671	124,6
2008	31.467.583	1.443.379	45,9	162.387.006	19.701.536	121,3	193.854.589	21.144.915	109,1
2009	29.884.598	1.488.059	49,8	152.406.422	17.669.074	115,9	182.291.020	19.157.134	105,1
2010	31.249.827	1.516.573	48,5	159.703.821	20.273.440	126,9	190.953.648	21.790.012	114,1
2011	31.155.631	1.430.666	45,9	148.305.894	16.623.222	112,1	179.461.525	18.053.888	100,6
2012	30.605.075	1.206.105	39,4	128.906.226	14.404.324	111,7	159.511.301	15.610.430	97,9
2013	22.057.003	921.031	41,8	120.393.248	14.598.565	121,3	142.450.251	15.519.596	108,9
2014	19.520.488	902.078	46,2	101.942.010	11.720.796	115,0	121.462.498	12.622.874	103,9*
2015	15.133.593	1.009.458	66,7	100.783.749	13.595.342	182,4	115.917.342	14.604.800	103,9*
2016	13.913.791	811.493	58,3	106.999.384	13.784.314	129	120.913.175	14.595.807	120,7
2017	13.568.618	717.033	52,8	111.934.767	14.481.989	129	125.503.385	15.199.022	121,1*

Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Anni 2017-2018.

Le quantità si riferiscono al traffico effettuato da veicoli di portata utile non inferiore a 35 quintali immatricolati in Italia (fonte ISTAT).

* I km medi percorsi in Emilia-Romagna nel 2017 sono stati 121,1, avvicinandosi ai valori del 2005 pre-crisi, anche quest'anno inferiori alla media italiana (116,8).



Il numero delle imprese iscritte all'Albo nazionale dell'Autotrasporto di cose per conto di terzi in Emilia-Romagna è **in continuo calo**.

La consistenza delle imprese attive nel settore dei trasporti e magazzinaggio a settembre 2019 è apparsa in diminuzione rispetto allo stesso periodo dell'anno passato in Emilia-Romagna (-0,7%).

Si registra invece un aumento delle imprese guidate da stranieri e un calo delle aziende giovanili. Si conferma quindi la tendenza di lungo periodo al ridimensionamento, indice sia della riduzione del traffico dovuto al lungo periodo di contrazione economica e di calo della domanda interna, sia della forte concorrenza che non tutte le piccole imprese riescono a sostenere.

La logistica urbana

Il governo della **distribuzione delle merci nelle città** è uno degli ambiti di intervento più importanti per ridare efficienza ai sistemi urbani e per ridurre i livelli critici dell'inquinamento atmosferico provocato dal traffico stradale. In questo contesto si inseriscono i **progetti di "city logistic"**, il cui obiettivo è quello di razionalizzare la distribuzione delle merci nelle città attraverso un insieme di provvedimenti e azioni in grado di modificare l'organizzazione della distribuzione delle merci nelle aree urbane.

L'Emilia-Romagna è fin dal 2002 si è dedicata a tema della logistica urbana con **una serie di iniziative legislative e di supporto tecnico/conoscitivo**. L'intervento regionale, in questo difficile ambito, grazie al ruolo di coordinamento, garantisce una maggiore circolazione delle esperienze più qualificanti dei progetti di altre realtà, a vantaggio dei singoli Enti locali.

Gli interventi promossi dalla Regione per la logistica urbana prendono avvio nell'ambito degli **"Accordi sulla qualità dell'aria" del 2004**: in particolare la Misura 5 riguarda il trasporto merci in ambito urbano e prevede "interventi infrastrutturali e tecnologici per la mobilità sostenibile dei mezzi utilizzati nelle attività produttive e commerciali e di distribuzione delle merci", attraverso la promozione di specifiche azioni volte a rendere più funzionale, e soprattutto meno inquinante, il trasporto destinato sia alla distribuzione commerciale sia all'acquirente finale.

Gli elementi principali dei progetti nelle 12 città coinvolte con la Misura 5 sono i seguenti:

- governo degli accessi e dei percorsi, regolazione e ottimizzazione delle infrastrutture viarie mediante definizione di finestre orarie, corsie e piazzole dedicate, percorsi ottimizzati per tipologie di veicoli;
- misure per il consolidamento carichi ed efficienza del trasporto e riduzione del numero di mezzi che entrano in centro;
- riduzione delle emissioni inquinanti con azioni per la sostituzione o la trasformazione dei veicoli con altri a basso impatto.

Le **cifre liquidate complessivamente dalla Regione agli Enti locali** ammontano, al 2019, a **3.831.998,46 euro**, su 6.103.785,43 di contributo regionale inizialmente previsto, per un costo complessivo dei progetti di 12.104.507,88 euro. I progetti finanziati al 2019

risultano tutti completati, a esclusione di Forlì che è ancora in corso di completamento grazie a un'integrazione finanziata dal Ministero.

I singoli Comuni, negli anni, hanno adottato **soluzioni tra loro disomogenee**, in particolare per le regole di accesso al centro urbano, le fasce orarie e le caratteristiche dei veicoli ammessi. Per evitare che l'impatto di tali disomogeneità aumentasse la complessità gestionale degli operatori che lavorano su scala territoriale regionale, abbassandone i livelli di efficienza con ripercussioni sulle comunità locali sia di qualità ambientale sia di valorizzazione economica, nel 2012 la Regione, ha attivato un **tavolo di coordinamento per l'armonizzazione delle regole di accesso dei veicoli per la distribuzione di merci alla ZTL e/o al centro urbano** (con le Province e i Comuni superiori a 50.000 abitanti). I risultati sono stati regole più omogenee per rendere più agevole l'operatività del sistema produttivo e distributivo delle merci e, nel 2013, la firma di un 'Accordo tra la Regione Emilia-Romagna e i Comuni di Bologna, Cesena, Faenza, Ferrara, Forlì, Imola, Modena, Parma, Piacenza, Ravenna, Reggio Emilia e Rimini.

Nel 2017 è stato completato lo studio di una possibile semplificazione armonizzata per la richiesta dei permessi di accesso e sosta dei veicoli merci ai centri abitati. Il progetto prevede la realizzazione di uno **sportello unico**, ovvero un portale web, per uniformare l'accesso da parte degli utenti (es. operatori logistici e trasportatori) ai vari sistemi locali e diventare così un punto unico di gestione dei permessi su base regionale, lasciando inalterata la struttura tecnologica dei Comuni (banche dati dei vari sistemi locali).

Nel corso del 2018, con la partecipazione di Lepida, si è dato avvio alla prima fase tecnico/informativa. Nel 2019 i Comuni della regione che hanno manifestato interesse (Bologna, Faenza, Ferrara, Imola, Piacenza, Ravenna, Reggio Emilia) hanno avviato le attività per una **sperimentazione pilota per la realizzazione del portale**, attivando uno scambio di dati con Lepida Spa per le informazioni tecniche dei sistemi di Back Office esistenti, allo scopo di definire le interfacce di integrazione per la progettazione e la realizzazione del sistema.

Il Porto di Ravenna: contesto di riferimento



Il Porto di Ravenna, che penetra all'interno della città sviluppandosi per **oltre 11 km di lunghezza** da Porto Corsini fino alla Darsena di città, si è trasformato nel tempo da porto industriale a porto prevalentemente commerciale, distinguendosi peraltro nello sviluppo della cantieristica navale e nel trasporto delle rinfuse solide, che costituiscono circa il 66% del traffico portuale. È un porto canale con **22 terminal privati**, **14 km di banchine operative e fondali attualmente da -10,50 m.**, che, nella zona fino a largo Trattaroli, arrivano già a -11,50 m. Per quanto riguarda le dotazioni infrastrutturali del porto, la capacità complessiva dei magazzini è di 602.258 mq, per i piazzali è di 1.323.922 mq e relativamente a serbatoi/silos è di oltre 1.256.298 mc.

Il Porto di Ravenna è uno scalo consolidato gestito dall'**Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centro-settentrionale** ed è sede di numerose imprese di servizi al porto e alla navigazione, tra le quali imprese terminaliste portuali private (ad es. Setramar), una delle quali a partecipazione pubblica (Sapir).

Sono questi i principali fornitori di servizi di natura logistica (movimentazione, stoccaggio, vagliatura e piccole lavorazioni), per quanto sia loro appannaggio solo il 47,5% delle aree di banchina del porto canale. Nell'area prettamente portuale sono presenti, infatti, a testimoniare l'origine industriale dello scalo, stabilimenti produttivi (imprese quali Marcegaglia e Fassa) e depositi costieri di materie prime di svariata natura (chimica, petrolifera, alimentare). Nel complesso le due tipologie di insediamento accedono al 28% dell'estensione di banchina del Porto, sia sul lato sinistro che sul lato destro, in sede promiscua, per così dire, rispetto alle attività più propriamente terminali-

ste, nonché relative al futuro terminal passeggeri. L'inclusione di Ravenna nel sistema della grande viabilità e il collegamento con le principali reti di trasporto ne fanno **un nodo accessibile dai principali mercati italiani ed europei**, ragione per cui è stato inserito dalla Comunità europea nel nuovo regolamento per le reti TEN-T (approvato con regolamento europeo n. 1315/2013), divenendo il terminale meridionale sia del corridoio ferroviario n. 1 Baltico-Adriatico che del corridoio 3 Mediterraneo. Concorre inoltre ai progetti del Corridoio Adriatico e delle Autostrade del Mare. Il Porto di Ravenna è inoltre considerato il **terminale fluviomarittimo sud del sistema idroviario padano-veneto**, attraverso la tratta di navigazione sottocosta da Portogoribaldi a Ravenna.

In particolare il Porto di Ravenna è **connesso alla rete ferroviaria nazionale e internazionale** sia attraverso la linea per Castel Bolognese-Bologna, sia tramite gli itinerari alternativi che si innestano sulla Ravenna-Ferrara, e quindi sulla rete regionale, che garantiscono il collegamento con il resto del nord Italia, il Brennero, l'Europa settentrionale e orientale. Il collegamento verso sud invece è attualmente assicurato dalla linea Ravenna-Rimini, mentre in futuro potrà essere utilizzato anche l'itinerario Ravenna-Russi-Granarolo-Faenza-Rimini, che, sebbene di maggiore lunghezza, garantirà maggiore capacità e minori interferenze con il trasporto passeggeri.

Per quanto riguarda i **collegamenti stradali**, il Porto di Ravenna è già ora collegato con il sistema autostradale nazionale tramite la tangenziale di Ravenna (costituita da tratti della SS16 Classicana, della SS309 dir, della SS67), che in particolare lo connette all'A14 dir, all'A14 e a tutte le altre direttrici che da essa si dipartono. Su Ravenna confluiscono inoltre numerose altre strade di rango nazionale che collegano il porto con gli altri nodi interni ed esterni alla regione: la SS16 Adriatica, la SS67 Tosco-Romagnola e la E45 309 Ravenna-Orte in direzione sud, la SS253 S. Vitale in direzione ovest, la SS16 Adriatica e la E55 in direzione nord, tutte ricordate tramite il sistema tangenziale di Ravenna. Per migliorare l'efficienza e la capacità competitiva del Porto sono in corso di attivazione o di pianificazione interventi per inserirlo ancora più efficacemente in

rete e per dotarlo di interconnessioni trasportistiche adeguate. In particolare, tra le opere ferroviarie si segnala il **by-pass di Ferrara** (ancora in fase di realizzazione). Il nuovo scalo merci già attivato e la realizzazione del nuovo terminal containers porteranno un forte aumento di treni merci, che vedrà il potenziamento delle linee ferroviarie in destra e in sinistra (lavori già terminati) del canale Candiano. Per lo snellimento dei flussi è stata prevista la soppressione delle interferenze tra la strada e la ferrovia nella zona urbana, in accordo con il Comune di Ravenna e RFI SpA.

Il **Piano Regolatore Portuale (PRP)** vigente (marzo 2010) individua una serie di adeguamenti funzionali, logistici e infrastrutturali per il Porto di Ravenna (già realizzati o in corso di attuazione), oltre che una serie di interventi per il suo sviluppo strategico. In particolare il nuovo Piano approvato nel 2010 prevede la canaletta a mare a -15,50, i fondali a -14,50 fino a Largo Trattaroli, i fondali a -13 fino a bacino S. Vitale, la previsione attracco crociere e mezzi militari avamposto di Porto Corsini e l'adeguamento banchine e nuovi fondali, la previsione di nuovi profili terminal container in Penisola Trattaroli, l'ampliamento del perimetro del PRP e aree per intermodalità da DX Canale come da PSC, la ridefinizione perimetro PRP in Darsena di città corrispondente ad aree demaniali e l'individuazione del distretto nautico da diporto.

Riguardo ai progetti che si valutano come strategici per lo sviluppo del Porto, è stata **conclusa la progettazione definitiva per la realizzazione dell'hub portuale di Ravenna**, I fase, che prevede l'approfondimento del canale di accesso al porto fino a -13,50 m, l'approfondimento del canale Candiano fino a -12,50 m (fino alla darsena San Vitale), la realizzazione delle opere di adeguamento e potenziamento infrastrutturale delle banchine esistenti fino alla profondità finale previste dal PRP, la costruzione di una nuova banchina sulla Penisola Trattaroli per creare un nuovo terminal container e infine la messa in quota delle aree a destinazione logistica.

Inoltre a febbraio 2018 il CIPE ha approvato il progetto definitivo dell'“**Hub portuale di Ravenna**”, dal costo previsto complessivo di **235 milioni di euro**, per l'approfondimento dei canali Candiano e Baiona del porto, l'adeguamento delle banchine operative esistenti, il nuovo terminal in penisola Trattaroli e riutilizzo del materiale estratto. Il progetto, per l'importanza che

ha come investimento strategico per la rete logistica europea, ha ottenuto 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. A fine novembre 2019 è stato pubblicato il bando di gara per l'affidamento dei lavori, con scadenza per la presentazione delle domande a febbraio 2020.

Nel 2009 e nel 2013 Comune di Ravenna, Regione Emilia-Romagna, Rete Ferroviaria Italiana, FS Sistemi Urbani e Autorità Portuale di Ravenna hanno siglato **due Protocolli d'intesa per il riassetto urbanistico della Stazione** e del suo intorno, dove, tra le altre cose, si sottolinea la necessità di superare l'interferenza tra viabilità urbana e accesso ferroviario al porto. Di conseguenza nel 2015 e nel 2017 Regione Emilia-Romagna, Comune di Ravenna, Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico centro-settentrionale e RFI SpA hanno firmato un **Protocollo Attuativo e un Accordo Operativo per realizzare interventi di miglioramento per l'accessibilità ferroviaria** del porto e un Protocollo d'intesa per lo sviluppo del nodo ferroviario di Ravenna e l'ottimizzazione del trasporto merci.

Per quanto riguarda lo **stato di attuazione del PRP**, sono stati raggiunti fondali a -10,50 sino a S. Vitale e a -11,50 fino a largo Trattaroli, sono state realizzate nuove banchine, progettate le opere a mare a Porto Corsini e il Piano Particolareggiato di Porto Corsini, sono iniziati i lavori per l'escavo del Canale Piombone e il risanamento della Pialassa Piombone e altri interventi accessori e sono in corso di realizzazione le opere del Porto Turistico di Marina.

L'Autorità di Sistema portuale di Ravenna sta anche cercando, insieme alla Regione, di migliorare le condizioni dei servizi di collegamento alle reti di appoggio dei nodi terrestri e di intervenire sull'informatizzazione delle procedure doganali e sui servizi che rendono rapide e fluide per il cliente le operazioni portuali, con regole e procedure omogenee in tutti i porti del nord Adriatico.

Dopo un primo tentativo dal 2014 al 2016 in cui, attraverso un accordo tra la AUSL di Ravenna e l'USMAF (Ufficio di Sanità Marittima Aerea e di Frontiera) si è cercato di implementare il personale degli uffici doganali di frontiera con il personale AUSL, si stanno ora analizzando altre soluzioni, visto che quella preceden-

te non aveva dato i risultati sperati. Nel 2019 l'Autorità di Sistema Portuale ha realizzato, su spazi messi a disposizione gratuitamente da SAPIR e T.C.R. in zona terminal container, il nuovo Posto di controllo Frontaliero, ovvero una sede unica per gli uffici operativi di USMAF, PIF (veterinario) e servizio fitosanitario regionale per svolgere in maniera efficiente l'attività di controllo sanitario su merci provenienti da Paesi extra UE.

L'Autorità di Sistema Portuale di Ravenna ha in previsione di sottoscrivere a inizio 2020 con la Direzione della Prevenzione Sanitaria e la Direzione Generale Sanità animale e Farmaci veterinari del Ministero della Salute, il contratto di comodato con il quale sono messi a disposizione dell'USMAF e del PCF (Posto di Controllo Frontaliero), nuovi locali destinati all'attività di prelievo campioni, laboratori, uffici e deposito. Questo rappresenta un primo passo del progetto a cui sta lavorando da tempo la Regione insieme all'Autorità di Sistema Portuale per concentrare in un'unica area tutti i servizi che sono chiamati a operare nel momento in cui arriva una nave, non solo servizi igienico-sanitari ma anche dogane e autorità di pubblica sicurezza, per favorire una più im-

mediata e coordinata azione di vigilanza sulle merci che eviti il rischio di importazione di prodotti non conformi alla legislazione europea.

Per quanto riguarda il **trasporto passeggeri**, oltre alla ormai consolidata attività del Terminal Traghetti, amministrato da T. & C. - Traghetti e Crociere (società interamente posseduta dall'Autorità Portuale), che lo ha acquistato per completarne in tempi brevi le dotazioni infrastrutturali, l'Autorità Portuale di Ravenna nel 2009 ha assegnato la gestione del nuovo Terminal Crociere del Porto di Ravenna, in corso di realizzazione, alla società RTP (Ravenna Terminal Passeggeri), costituita da Royal Caribbean, Aeroporto "Guglielmo Marconi" di Bologna, Venezia Terminal Passeggeri e Società Bassani di Venezia; la concessione durerà sino al 2020.

Dopo la crisi del 2015, il 2016 e il 2017 avevano segnato un recupero con un trend positivo di crescita sulle crociere grazie alla riattivazione del mercato italiano ed estero. Purtroppo, anche nel 2019, dopo il calo del 2018, **i crocieristi hanno continuato a diminuire**, anche se con un trend meno grave, in quanto è stato del 7,7% rispetto al 2018. Le toccate delle navi da crociera sono rimaste inalterate a 34.

Il traffico merci all'interno del Porto di Ravenna

Nel 2019 nel Porto di Ravenna sono state movimentate **oltre 26,2 milioni di tonnellate di merci** (26.256.248 ton) con un lieve calo rispetto al 2018 (-1,6%, ovvero circa 428 mila tonnellate in meno). La movimentazione mensile è stata in crescita fino a metà anno, poi i mesi estivi, in particolare luglio,

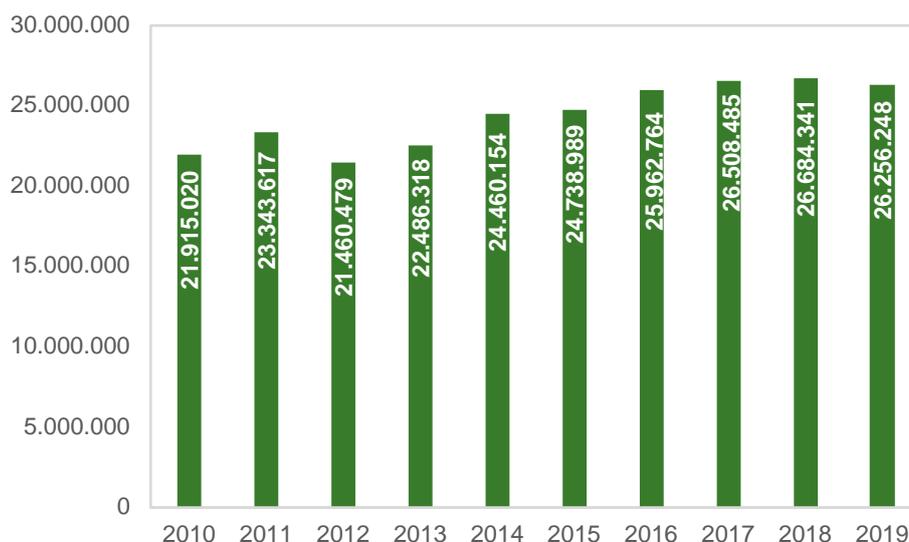
sono stati negativi, mentre i restanti mesi hanno avuto un andamento altalenante, in linea con l'andamento nazionale per un porto come Ravenna, in cui il traffico container non è prevalente.

Ravenna non ha ancora raggiunto il livello di traffico massimo del 2006 pari a 26.770.176 ton.



Flussi di traffico merci nel Porto di Ravenna

(2010-2019 - Tonnellate all'anno)



Il numero degli attracchi nel 2019 è di **2.676 navi**: -6% rispetto al 2018.

In lieve aumento sono le tonnellate di **merci in container**, con +0,2%, mentre quelle su rotabili sono in calo di -1,9%. I contenitori complessivamente movimentati sono stati pari a 218.138 TEUs (137.809 pezzi), in aumento di 1.818 TEUs (0,8%); in particolare i pieni sono stati 169.534 TEUs (108.525 pezzi) 5.571 TEUs in più (+3,4%).

Il numero dei **trailer-rotabili** (le cosiddette autostrade del mare) nel 2019 è stato pari a 66.853 unità (-3,6%); di questi 62.264 pezzi sono stati movimentati sulla linea Brindisi-Catania e 4.589 sulla linea da/per l'Albania. I volumi di merci movimentati hanno avuto andamenti diversi secondo i vari settori merceologici.

La movimentazione delle **rinfuse solide**, 11.167.726 ton, rispetto all'anno precedente è calata di -1,2%, mentre le **rinfuse liquide** hanno avuto un aumento del +0,4%. Le **merci varie** sono diminuite di -4,3%, mentre, tra le rinfuse liquide, i **petroliferi** sono calati di -1,0% e gli **alimentari** e i **chimici** sono aumentati di +2,3%. Per quanto riguarda i **prodotti metallurgici**, pari a 6.378.451 tonnellate (il 24,3% del traffico totale) si è registrata una diminuzione di -2,8%. Molto buono il dato dei **prodotti chimici** (+4,3%) e dei **prodotti petroliferi raffinati** (+5,6%).

Il forte calo registrato dal porto nei mesi estivi rispetto agli stessi mesi del 2018 è stato determinato dal **calo della produzione italiana di acciaio** (-8,0% a luglio 2019) dovuto in particolare alle difficoltà del sito di Taranto e al relativo crollo dell'approvvigionamento di materie prime.

In diminuzione anche i **materiali da costruzione per l'edilizia** (-4,5%), pari al 19,1% del totale movimentato, nonostante sia il settore delle costruzioni a contribuire di più alla crescita del valore aggiunto regionale con una variazione positiva nel 2019 rispetto al 2018, mentre sono stabili le quantità di **materie prime destinate al distretto ceramico regionale**.

Il **comparto agroalimentare** (derrate alimentari e prodotti agricoli), con 5.486.565 tonnellate di merce, è in linea con l'anno scorso. Sono in calo i cereali (-8,6%), le farine (-15,2%) e gli oli vegetali (-2,8%); in crescita, invece, i semi oleosi (+40,7%) importati perlopiù dal Brasile, dall'Ucraina e dagli USA. La movimentazione di cereali risulta in linea con quella dello scorso anno per tutte le tipologie di prodotti (frumento, granturco, sorgo).

Ravenna si conferma anche nel 2019 come un **porto vocato all'importazione**, ovvero il principale porto per l'importazione di materie prime e semilavorati per il settore industriale padano: **gli sbarchi sono stati pari a 22.412.881 tonnellate**, -1,8% sul 2018, mentre **gli imbarchi sono stati 3.843.367 tonnellate**, registrando una crescita di +0,5%.

L'andamento complessivo del **traffico ferroviario nel porto di Ravenna** anche nel 2019 è **molto positivo**: 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**.

Gli investimenti regionali destinati al Porto di Ravenna

Gli investimenti messi in campo in questi ultimi anni sul Porto di Ravenna traggono origine da più fonti di finanziamento, sia statali che regionali. I finanziamenti regionali erogati al Porto di Ra-

venna dal 2008 ad oggi, pari a **oltre 15 milioni di euro** complessivi, e ancora in corso di completamento, sono stati impiegati per l'approfondimento dei fondali.

Investimenti regionali per il Porto di Ravenna

Opere	Fonte regionale di finanziamento	Importo programmato	Stato di attuazione
Approfondimento dei fondali del canale Piombone fino a -10,50 m/realizzazione delle opere di banchina e dei terrapieni	Fondi L.R. 9/95	€ 3.821.781,05	In corso esecuzione dei lavori



Il settore aeroportuale

Le funzioni della Regione

L'articolo 117, comma 2 della Costituzione attribuisce la materia degli aeroporti civili alla competenza normativa concorrente delle Regioni, che tuttavia ad oggi non hanno ancora dato contenuto pratico a queste nuove funzioni. Questo problema è stato risolto dalla giurisprudenza costituzionale sulla base del principio di leale collaborazione, individuando nell'intesa, da realizzarsi nell'ambito della Conferenza Stato-Regioni, la modalità di composizione degli interessi in gioco.

L'assetto istituzionale degli aeroporti commerciali è stato fortemente influenzato dall'istituzione di

ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile), avvenuta nel 1997, a cui sono affidati, in qualità di ente statale sotto il controllo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, compiti di programmazione e gestione delle infrastrutture aeroportuali. La normativa prevede la necessaria partecipazione societaria degli Enti locali e delle Camere di Commercio, e quella eventuale della Regione, con possibilità di apertura ai privati (con procedure a evidenza pubblica), anche con partecipazioni di maggioranza. La Regione Emilia-Romagna, nel suo ruolo di coordinamento a sostegno della crescita del traffico aereo regionale, ha cercato di promuovere attivamente ogni possibile cooperazione tra gli scali regionali per evitare una competizione dannosa sul territorio e fra i territori.

Il settore aeroportuale in cifre



La proposta finale del Piano nazionale degli aeroporti, pubblicata nel settembre 2014 e su cui la Conferenza Stato Regioni ha dato l'Intesa a febbraio 2015, ha proposto un riordino organico del settore aeroportuale sia sotto il profilo infrastrutturale che dei servizi e delle gestioni e una nuova classificazione degli aeroporti di interesse nazionale. Sono stati definiti **di interesse nazionale gli aeroporti di Parma e Rimini. Bologna è considerato di rilievo strategico**, mentre per **Forlì si stanno concludendo le procedure per il reinserimento tra quelli nazionali**, dopo aver dimostrato la sostenibilità economico finanziaria nella gestione. Nella nostra regione hanno ottenuto la concessione totale per la gestione aeroportuale l'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA, la Sogeap di Parma, la nuova società di gestione dell'aeroporto Fellini AirRimum, e, da fine 2018, la nuova società di gestione dell'aeroporto Ridolfi F.A.

Il contesto di riferimento

Il sistema aeroportuale regionale è costituito dai nodi di **Bologna, Forlì, Parma e Rimini**, a cui si aggiungono le infrastrutture legate all'aeroportualità minore. Per quanto riguarda l'aeroporto di Forlì, a seguito della nuova procedura di affidamento in concessione di gestione dell'Aeroporto "Ridolfi", avviata da ENAC nel febbraio 2018, la Società "F.A. Srl" si è aggiudicata la gestione totale trentennale. Tuttavia, al momento, lo scalo aeroportuale è ancora chiuso al servizio commerciale, in attesa di essere reinserito tra gli aeroporti di interesse nazionale.

Gli aeroporti regionali sono inseriti in una densa rete di collegamenti stradali e ferroviari, tipica di un territorio snodo dei flussi Est-Ovest e soprattutto Nord-Sud.



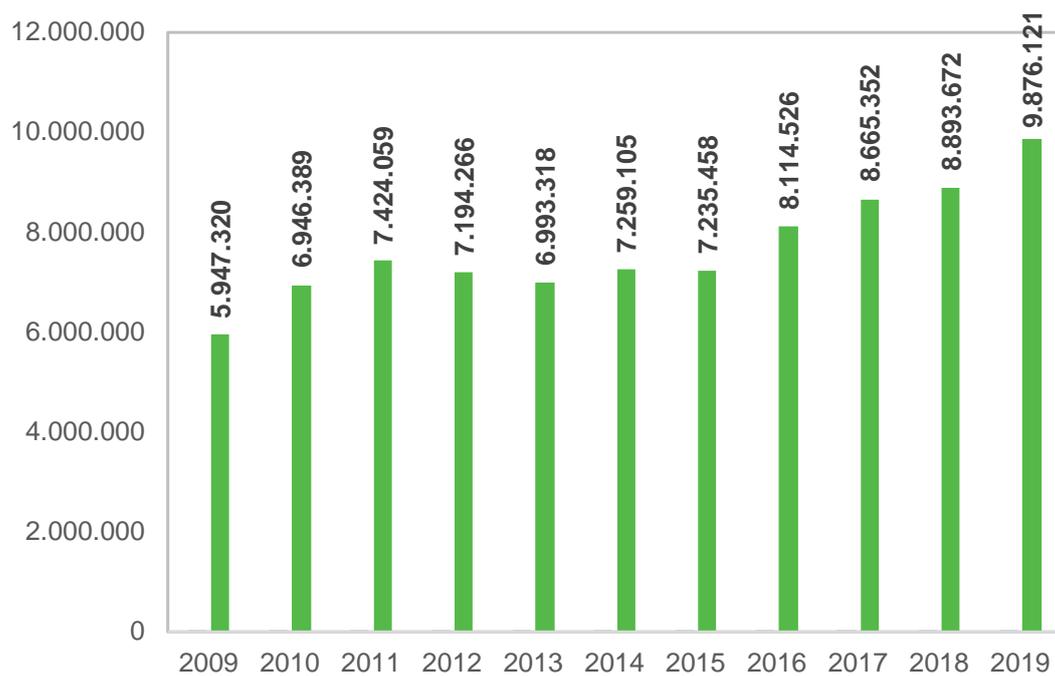
Il traffico passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna

Nel 2019, con **9.876.121 passeggeri**, il traffico aereo in Emilia-Romagna ha registrato un nuovo decisivo aumento rispetto all'anno precedente che, con l'**11% di crescita**, confermando e consolidando il trend positivo già avviato nel 2014. Ciò è dovuto principalmente 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. Rispetto alla **classifica nazionale gli aeroporti regionali** si posizionano alla settima posizione Bologna, ventisettesima Rimini e trentaquattresima per Parma.

Riguardo al **settore cargo** cargo in Emilia-Romagna, dopo il biennio 2016-2017 di crescita, il 2019 ha registrato nuovamente una **flessione negativa** (come nel 2018): le merci movimentate, complessivamente nel 2019 sono state **quasi 49.000 tonnellate** (comprensivo delle merci-avio, merci-superficie e posta), con una diminuzione del 7,5% rispetto all'anno precedente. Ciò è dovuto da una flessione combinata dei tre aeroporti aperti al traffico commerciale: Bologna (-7,3%), Parma (-72,2%) e Rimini (-87%). L'aeroporto di Forlì, anche per il settore cargo, risulta chiuso al traffico.

Traffico passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna

(2009-2019)



Il settore idroviario

Le funzioni della Regione e il contesto di riferimento

La Legge n. 380 del 1990 è la norma fondamentale su cui si basa l'attuale assetto istituzionale del sistema idroviario padano veneto e integra il Decreto del Presidente della Repubblica 616/77, che prevede che le Regioni che si affacciano sul Po e sulle idrovie collegate, riunite in intesa, svolgano le funzioni di comune interesse in materia di navigazione interna. In questo quadro è dal 1979 che l'**Intesa Interregionale per la Navigazione Interna**, sottoscritta dalle Regioni Veneto, Lombardia, Emilia-Romagna e Piemonte, svolge un coordinamento per l'esercizio delle funzioni amministrative in materia. In attuazione del Piano Generale dei Trasporti, la Legge 380/90 ha previsto la realizzazione del **sistema idroviario padano veneto**, definendolo come di fondamentale interesse nazionale e attribuendone la realizzazione alla competenza del Ministero dei Trasporti. Le Regioni partecipano alla formazione del suo Piano di attuazione. Il Decreto legislativo n. 112 del 31 marzo 1998 ha asse-

gnato alle Regioni (Emilia-Romagna, Lombardia, Piemonte e Veneto) la gestione del sistema idroviario.

Fino al 2009 tutte le funzioni in materia di navigazione interna sono state svolte dall'Azienda Regionale per la Navigazione Interna (ARNI), istituita con la Legge regionale n. 1 del 1989. In seguito la Regione, per far confluire in un unico ente tutte le competenze che riguardano il fiume Po in un'ottica di razionalizzazione delle relative attività, ha scelto di avviare la fusione tra ARNI e AIPO (Agenzia Interregionale per il Po), che dall'1 febbraio 2010 svolge in avvalimento tutte le funzioni in materia.

A partire dal 2016, dato che questo ultimo assetto istituzionale aveva un disegno transitorio, con L.R. 13/15 è stato attuato un nuovo assetto, che ha previsto la delega delle funzioni in materia di navigazione interna ad AIPO, relativamente all'asta del Po, mentre per quello che riguarda l'idrovia ferrarese, la gestione delle funzioni di navigazione è stata affidata all'Agenzia per la Sicurezza del territorio e la Protezione Civile. La Regione ha mantenuto comunque in capo a sé la funzione programmatrice e di rapporti istituzionali.

Il settore idroviario in cifre



Il sistema idroviario padano-veneto



Il trasporto merci idroviario

Il trasporto merci sul fiume ha mantenuto una certa vivacità fino agli anni '70, per poi calare progressivamente, dal momento che l'efficienza e l'economicità del trasporto su gomma hanno portato molti imprenditori ad abbandonare l'idrovia.

Questa modalità di trasporto consente **grandi vantaggi in termini di sicurezza e rispetto dell'ambiente**. Si stima che i costi esterni, che comprendono anche quelli relativi all'inquinamento, al consumo di territorio e agli incidenti, siano circa 1/18 di quelli della strada. Ai questi vantaggi si aggiungono quelli relativi al **risparmio energetico**: le idrovie consentono un consumo energetico per tonnellata trasportata che è inferiore a quello ferroviario ed è circa un terzo di quello stradale. Restano da risolvere alcuni limiti legati alle rotture di carico e ai tempi di viaggio dilatati rispetto al trasporto su gomma, che rappresentano un deterrente per i privati rispetto all'uso di questa modalità di trasporto.

Anche il 2018 ha confermato le **difficoltà del trasporto delle merci nel sistema idroviario padano-veneto**, con valori ancora inferiori alle 200.000 tonnellate già evidenziati nell'ultimo triennio, dove i valori più consistenti sono determinati da

gli insediamenti industriali dell'area mantovana. C'è stato un lieve aumento dei prodotti siderurgici chimici, mentre i trasporti eccezionali sono confermati come quantità, evidenziando il ruolo importante della navigazione interna per questa tipologia di trasporti, alla luce anche delle problematiche legate alla viabilità stradale per i trasporti eccezionali e ingombranti.

Le merci trasportate sul sistema idroviario padano-veneto, oggetto di relazione tra porti interni e porti marittimi, si sono attestate su **valori poco superiori alle 100.000 t**. Si confermano le difficoltà per la raccolta dei dati riguardanti il trasporto degli inerti del Po, ma è ragionevole stimare volumi paragonabili al 2015 pari a 200.000/300.000 t in base ai natanti in armamento per l'attività estrattiva effettuata nelle aree golenali. Questo settore, più di altri, continua a risentire delle **difficoltà del sistema produttivo-economico nazionale** legato alle grandi infrastrutture e all'edilizia.

Le cifre raccolte evidenziano le difficoltà di generare il trasporto nei porti di Rovigo e Cremona, anche se quest'ultimo ha avviato, in via sperimentale, un trasporto di semilavorati in salita per le acciaierie della zona industriale di Cremona.

Il porto di Mantova, con annessi attracchi industriali, si conferma come una delle poche realtà in grado di valorizzare e utilizzare le vie d'acqua interne, favorita anche da condizioni storiche, insediamenti industriali e da una posizione logistica favorevole all'interno della rete idroviaria (collegata al Po ed al Fissero- TartaroCanalbiano), che consente di superare le difficoltà imposte dai periodi di magra del Po. I traffici per la banchina di Viadana (metanolo) continuano a essere fermi, si presume per la diminuita produttività delle industrie locali per la lavorazione del legno di scarto e la produzione dei pannelli truciolari e anche per una revisione della logistica per l'approvvigionamento dei materiali, che è torbata a coinvolgere di più i mezzi stradali. Sono confermati i colli eccezionali, che continuano a essere una realtà del sistema industriale dei grandi impianti e che hanno il loro punto di riferimento nel trasporto per acque interne. Negli ultimi anni il trasporto per acque interne con-

tinua a **mantenersi su valori molto bassi**; serve l'impegno di tutti, operatori economici del settore, amministrazioni pubbliche, imprese produttive dell'area padana, per invertire la tendenza e far assumere alla navigazione interna il ruolo che gli compete per uno sviluppo equilibrato del nostro Paese.

Si riporta di seguito una tabella con i **dati attualmente disponibili relativi al traffico merci sul sistema idroviario**. La rilevazione è affidata esclusivamente ai passaggi attraverso le conche di navigazione e agli scarichi effettuati sulle banchine presenti nel sistema. L'armamento utilizzato nel corso del 2018 è sostanzialmente costituito per il Po e Fissero/ Tartaro/Canalbiano, quasi esclusivamente da convogli a spinta, mediamente in numero di 4 (spintore più chiatta) con portata media 1.000/1.200 t. e un'imbarcazione fluviomarittima con portata media 1.300 t. per il Po; circa 10 motonavi per il trasporto degli inerti del Po.

Traffici idroviari

(2015-2018)

Porti	2015 (tonnellate)	2016 (tonnellate)	2017 (tonnellate)	2018 (tonnellate)
Porto di Rovigo (via Fissero)	208 (semilavorati in metallo) d	100 (colli ecc.) d	2.650 (metallurgici) d	410 (metalli)
Canale Po-Brondolo	1.800 (merci varie) 6.570 (inerti)	1.800 (merci varie)		
Porto di Mantova (via Fissero e Po)	25.000 (lamiera) s 400 (tubi) d 30.000 (container) s/d	25.000 (lamiera e coils) s 4.200 (fertilizzanti)s 2.500 (containers)s 789 containers s/d	33.000 (lamiera e coils) s 7.000 (lamiera e coils) d 2.500 (fertilizzanti) s 2.500 (containers) s 426 containers s/d	38.655 (semilavorati metallo) 45.795 (prodotti chimici) 1.060 (app. elettromec.) 10.593 (altre merci)
Attracchi industriali Mantova (via Fissero e Po)	26.000 (acetone) d 6.100 (colli ecc.) d	37.500 (acetone) d 4.500 (colli ecc.) d	37.500 (acetone) d 10.000 (colli ecc.) d	--
Banchina di Viadana (via Po)	7.400 (metanolo) s	--	--	--
Porto di Cremona (via Po)	--	350 (colli ecc.) d	1.000 (colli ecc.) d	12.592 (semilav. metallo)
Attracchi industriali Cremona (via Po)	--	--	--	--
Banchine (Idrovia ferrarese)	--	--	--	--
Banchine Mantovane: Roncoferraro (Fissero), S. Benedetto Po, Revere (Po)	70.000 (inerti) valore stimato	valore non rilevato	40.000 (inerti) valore stimato	valore non rilevato
TOTALE	163.478	75.950	135.650	109.105
Attracchi industriali privati sul PO	300.000 (inerti del Po) valore stimato	valore non rilevato	valore non rilevato	valore non rilevato

Legenda: s = salita (direzione mare-fiume); d = discesa (direzione fiume-mare).

Fonte: dati Aipo - Settore Navigazione interna.

I finanziamenti per il settore idroviario



Il sistema idroviario padano veneto è stato finanziato negli anni da numerose **leggi statali**. A partire dalla Legge 380/90, sono stati finanziati **circa 610 milioni di euro** per il potenziamento e l'adeguamento della rete idroviario esistente, di cui **circa 191 milioni di euro destinati all'Emilia-Romagna**.

Gli investimenti più consistenti hanno riguardato i seguenti lavori:

- ◆ la costruzione del **ponte ferroviario di Migliarino** sull'idrovia ferrarese, gestita da AIPO. I lavori sono conclusi e sono stati collaudati;
- ◆ i lavori di costruzione della **nuova conca di navigazione di Isola Serafini** sul fiume Po, gestiti da AIPO: i lavori sono stati ultimati e attualmente è in corso il collaudo;
- ◆ la progettazione delle **opere di regolazione dell'alveo di magra del fiume Po**: affidata da AIPO, la progettazione definitiva è stata consegnata, nel 2019 è stata predisposta la documentazione per avviare la procedura di Via (valutazione impatto ambientale), che è stata presentata al Ministero dei Trasporti a febbraio 2020; l'avvio dei lavori dovrebbe essere a inizio 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. Il progetto complessivo approvato in sede di Via a dicembre 2008 aveva un importo di 242 milioni di euro, ma vista la disponibilità di risorse della L. 413/98 pari a 145 milioni di euro, sono state individuate alcune priorità di intervento.

Nel 2019 la Regione ha richiesto una proroga a dicembre 2020 (inizialmente fissata a fine 2019) per il progetto **"INIWAS - Improvement of the Northern Italy Waterway System"**, che assegna un cofinanziamento con fondi UE del 20%, nell'ambito dei bandi CEF sulle reti TEN-T, sia per i lavori di isola Serafini per un importo complessivo di 33.905.000 euro, sia per quattro interventi lungo il Boicelli compresi nel lotto I stralcio 1 (botte e sifone canal Bianco, botte a sifone canale cittadino, ponte Bardella e ponte ferroviario merci) per un importo complessivo di 9.880.000 euro. Il progetto viene gestito direttamente dalla Regione attraverso l'Agenzia Regionale per la sicurezza del Territorio e la protezione civile.

Quanto ai **fondi regionali**, che sono stati circa **55,6 milioni di euro dal 2001 al 2019**, a partire dal 2016 le risorse per la navigazione vengono destinate sia ad AIPO che all'Agenzia Regionale per la sicurezza del Territorio e la protezione civile, ognuna relativamente ai tratti di loro competenza, sia per il funzionamento che per la realizzazione degli interventi, nuovi o manutentivi che siano. Dopo questi ultimi anni in cui, a causa dei rilevanti tagli imposti dalle leggi statali sui bilanci regionali, i finanziamenti regionali per investimenti (nuovi o manutentivi) sono stati molto scarsi e le attività delle due Agenzie su questo fronte è stata concentrata sull'esaurimento dei residui di precedenti assegnazioni. Solo da fine 2016 è stato possibile finanziare l'Agenzia regionale per la sicurezza del territorio e la protezione civile attraverso risorse di investimento per **interventi urgenti**, per un totale di **1.416.000 euro fino al 2020**.

Gli strumenti di comunicazione

La Regione utilizza vari strumenti per diffondere notizie sulla mobilità e sui trasporti.

Il **portale Mobilità** (<http://mobilita.regione.emilia-romagna.it>) continua a essere il principale punto di riferimento per quanto riguarda le iniziative della Regione per gestire e promuovere il settore della mobilità, trasporti, logistica e sicurezza stradale e per valorizzare i progetti e le attività degli altri enti del territorio.

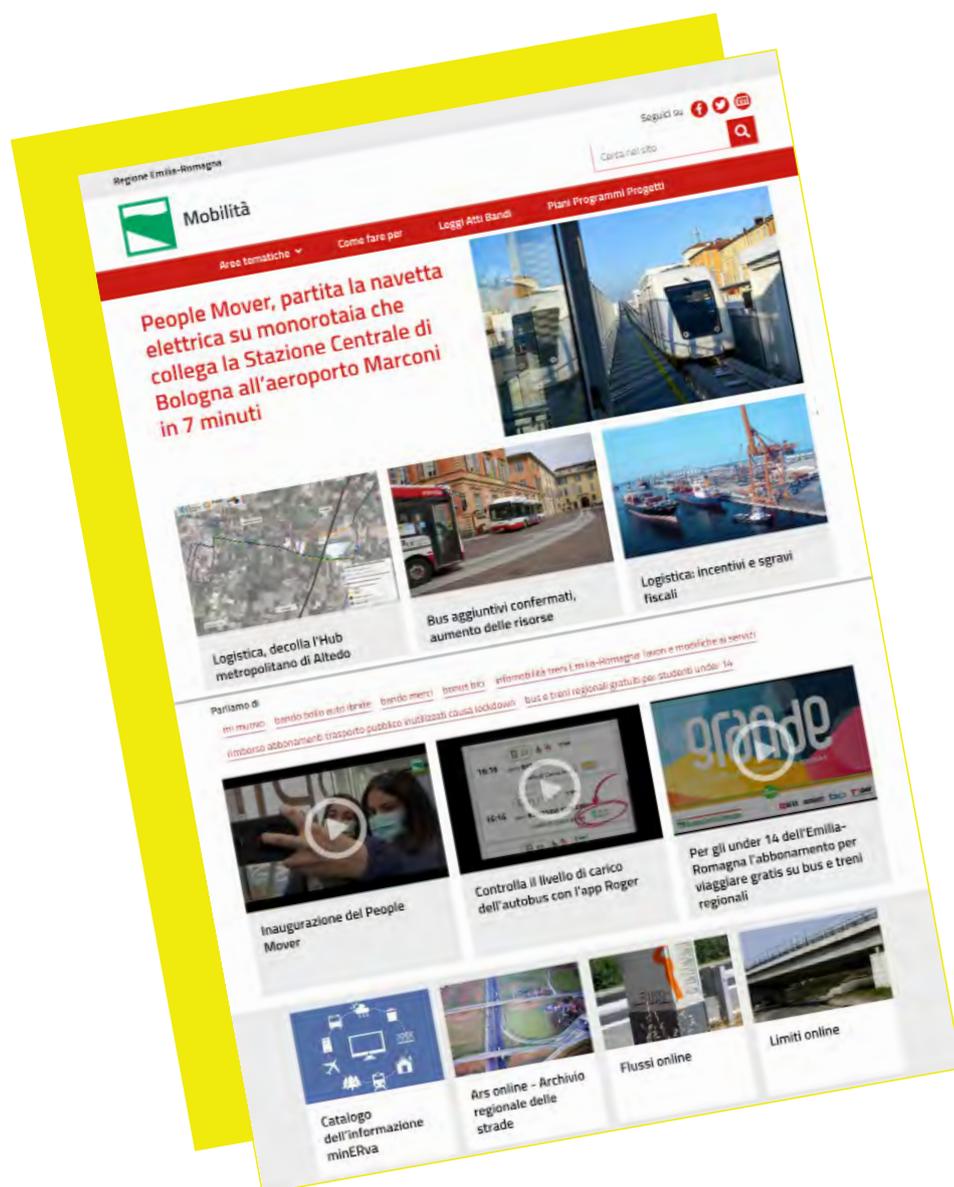
Proseguono la pubblicazione delle **notizie** sull'Emilia-Romagna, il regolare invio della **newsletter** e l'aggiornamento del materiale fotografico e video.

Grande spazio anche per gli **applicativi web**: "Flussi online" (che consente l'accesso ai dati di

traffico sulla principale rete stradale dell'Emilia-Romagna), "Ars online" (l'elenco di tutte le strade della regione, integrato con informazioni tecnico-amministrative, tra le quali quelle riguardanti le strade percorribili dai veicoli e trasporti eccezionali) e "Limiti online" (che contiene le informazioni riguardanti la percorribilità per i veicoli e trasporti eccezionali).

Continua la pubblicazione di atti e di altri materiali correlati alle diverse **iniziative e campagne di comunicazione** promosse soprattutto dalla Regione.

Un'apposita sezione è poi dedicata ai diversi **progetti europei** a cui la Regione Emilia-Romagna partecipa nel settore della mobilità e dei trasporti.



Coordinamento generale:

Paolo Ferrecchi, Direttore Generale
Cura del territorio e dell'ambiente

***Coordinamento redazionale ed editoriale,
impaginazione grafica:***

Teresa Valentina Sblendorio, Direzione Generale
Cura del territorio e dell'ambiente

Ricerca del materiale fotografico:

Gisella Gardi, Direzione Generale
Cura del territorio e dell'ambiente

Archivi: Direzione generale Cura del territorio
e dell'ambiente e Agenzia informazione e
comunicazione della Giunta regionale

Realizzato grazie al contributo dei collaboratori,
dei funzionari e dei dirigenti dei Servizi
della Direzione Generale Cura del territorio e
dell'ambiente e dello staff di Direzione

Regione Emilia-Romagna
Assessorato Mobilità e Trasporti, Infrastrutture,
Commercio, Turismo
Viale Aldo Moro, 30 - 40127 Bologna
Tel. 051 5273005-06
assmobilitaturismo@regione.emilia-romagna.it

<http://mobilita.regione.emilia-romagna.it>

Tra le pubblicazioni è possibile consultare la
versione integrale del "Rapporto annuale di
monitoraggio della mobilità e dei trasporti in Emilia-
Romagna 2020".

Finito di stampare nel mese di gennaio 2021
presso il Centro Stampa della Regione Emilia-Romagna

