RegioneEmilia-Romagna

La mobilità e il trasporto in Emilia-Romagna

Febbraio 2025

Dati tratti dal "Rapporto annuale di monitoraggio della mobilità e del trasporto in Emilia-Romagna - Dicembre 2024"

ASSESSORATO AMBIENTE, PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE, MOBILITÀ E TRASPORTI, INFRASTRUTTURE
Assessore Irene Priolo

DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE
Direttore Paolo Ferrecchi

SETTORE TRASPORTI, INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ SOSTENIBILE
Responsabile Alessandro Meggiato

CURATELA EDITORIALE E REALIZZAZIONE GRAFICA
Teresa Valentina Sblendorio

Realizzata con il contributo delle collaboratrici e dei collaboratori del Settore Trasporti, Infrastrutture e Mobilità sostenibile

STAMPATO DA Centro Stampa Regionale Febbraio 2025

Rapporti annuali di monitoraggio
della mobilità e del trasporto in Emilia-Romagna

Portale Mobilità
della Regione Emilia-Romagna

Indice

Premessa ..... pag. 4

La domanda di mobilità ..... " 5

Il settore ferroviario ..... " 6

Il settore autofiloviario ..... " 8

L'integrazione tariffaria ..... " 9

L'innovazione tecnologica ..... " 10

La mobilità ciclistica ..... " 11

Il settore stradale ..... " 13

La sicurezza stradale ..... " 17

Il trasporto merci e il Porto di Ravenna ..... " 19

Il settore aeroportuale ..... " 21

Il settore idroviario ..... " 22

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 un breve quadro sulla domanda di mobilità in Emilia-Romagna, anche in raffronto con altre regioni contermini e con i dati a livello nazionale, dove emerge un minore utilizzo dell'auto privata rispetto alla media in Italia e una particolare diffusione della mobilità non motorizzata, in bici e a piedi.

A seguire una panoramica sul settore ferroviario e su alcuni dei suoi elementi cruciali come i dati sulle frequentazioni, lo sviluppo dei servizi, gli investimenti regionali per il rinnovo del parco rotabile e per gli interventi sulle infrastrutture.

Si passa poi al settore autofiloviario, con un'analisi delle azioni e degli investimenti regionali, oltre che con approfondimenti su passeggeri trasportati, parco autobus, servizi e risorse destinate al trasporto pubblico locale su gomma. Spazio anche alla mobilità ciclopedonale e all'attività della Regione a favore della sostenibilità ambientale, oltre che all'impegno regionale in progetti che migliorino l'accessibilità al trasporto pubblico attraverso l'innovazione tecnologica.

A seguire viene presentato il sistema di tariffazione integrata regionale "Mi Muovo", l'abbonamento integrato regionale che punta a garantire l'accessibilità ai diversi sistemi presenti nei diversi territori comunali delle città emiliano-romagnole, e all'iniziativa di gratuità al trasporto pubblico per gli studenti iscritti a scuola elementare, media e superiore anche fuori regione per il percorso casa-scuola "Salta su".

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.

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 chiude, infine, con l'analisi sui dati di traffico merci e sugli investimenti realizzati relativamente al settore idroviario (asta del fiume Po e idrovia ferrarese).

La domanda di mobilità

Gli ultimi dati disponibili dell'Osservatorio Audimob definiscono come la **"Popolazione mobile in Emilia Romagna"** (percentuale della popolazione di età compresa tra 14 e 80 anni - 14-85 anni nel 2023, che ha effettuato nel giorno precedente l'intervista almeno uno spostamento a eccezione dei soli spostamenti a piedi di durata inferiore a 5 minuti) sia pari a **84,4, superiore al dato nazionale (81,68%)**. La **lunghezza media di questi spostamenti** al 2023 è di **10,7 km** e il valore del tempo medio pro-capite giornaliero dedicato alla mobilità è di **50 minuti**.

Di seguito abbiamo un quadro delle **motivazioni degli spostamenti in alcune regioni italiane**:

	Lombardia	Veneto	Emilia-Romagna	Toscana	Italia
Lavoro/studio	39,2	40,5	**38,2**	35,2	35,7
Gestione familiare	32,7	30,2	**30,5**	33,5	33
Tempo libero	28,1	29,3	**31,3**	31,3	31,3
Totale	100	100	**100**	100	100

E dei **mezzi utilizzati per gli spostamenti**:

	Lombardia	Veneto	Emilia-Romagna	Toscana	Italia
Piedi	8,2	13,6	**19,1**	19,3	18,9
Bici/Micromobilità	4,7	6,3	**9,1**	4	3,9
Moto	2,8	3,6	**3,5**	5,7	4,2
Auto	62,1	67,5	**61,8**	65,1	64,6
Mezzi pubblici	12,2	8,9	**6,5**	5,8	8,4
Totale	100	100	**100**	100	100

Come si nota dalla tabella, il **livello di utilizzo dell'automobile privata in Emilia-Romagna risulta più basso della media nazionale**. Dal confronto con le altre regioni emerge una particolare **diffusione della mobilità non motorizzata, ovvero in bicicletta o a piedi**.

Di conseguenza risulta particolarmente interessante l'indicatore del "tasso di mobilità sostenibile" (percentuale degli spostamenti realizzati a piedi, in bici o con mezzo collettivo rispetto al totale degli spostamenti).

Questo dato, confrontato con le altre regioni del nord e con la media italiana, suggerisce come l'Emilia-Romagna sia in linea con regioni con una struttura molto più monocentrica (Milano e Torino), quindi più adatte all'utilizzo di modalità di trasporto sostenibili.

Il settore ferroviario

In materia di trasporto ferroviario regionale e locale competono alla Regione tutte le **funzioni programmatorie, amministrative e di finanziamento dei servizi di trasporto pubblico**. Nel periodo 2001-2023 il **servizio di trasporto passeggeri** è stato costantemente potenziato, passando **da 15 a circa 20 milioni di km/anno**. Nel corso del 2024, a seguito della sottoscrizione di un Protocollo d'intesa con la Città Metropolitana e il Comune di Bologna, sono stati realizzati **ulteriori potenziamenti del servizio ferroviario metropolitano** con l'aggiunta di servizi passanti e con nuovi servizi notturni. A seguito del periodo pandemico, per rispondere a una ritrovata domanda di mobilità, sono stati inoltre **aumentati i servizi estivi** di collegamento delle principali città con la costa romagnola.

La Regione si pone inoltre il costante obiettivo di **migliorare le prestazioni del trasporto ferroviario e di integrarlo con il trasporto nazionale**, con i sistemi di mobilità urbana e locale, con i sistemi di trasporto aereo marittimo e con i sistemi di gestione logistica delle merci.

Forte è anche l'impegno nell'attività di mantenimento dell'**efficienza e di potenziamento delle linee ferroviarie regionali** (sono conclusi i lavori per le elettrificazioni delle linee nell'area reggiana Reggio-Ciano d'Enza, Reggio-Sassuolo e la Reggio-Guastalla, mentre sono in corso quelli sulla Parma Suzzara-Poggio Rusco, e di prossimo inizio sulla Ferrara-Codigoro), oltre che nel miglioramento delle condizioni di sicurezza. Dal 2017 a oggi sono stati **eliminati 15 passaggi a livello** sulla rete ferroviaria di proprietà regionale, di altri 10 sono iniziati i lavori e di ulteriori 2 è in corso la progettazione per un costo complessivo di circa 200 Ml€, di cui 46 provenienti dal bilancio regionale e i restanti da fonti Statali (circa 130 Ml€) o di altra provenienza (24 Ml€).

Si stanno inoltre promuovendo **nuovi itinerari ferroviari**: la variante Pontremolese e la linea Marzaglia-Dinazzano; interventi di ricucitura urbana: bypass merci di Ferrara, interramento secondo tratto urbano della linea Bologna-Portomaggiore; interventi di potenziamento infrastrutturale quali: il quadruplicamento Bologna-Castel Bolognese, il raddoppio Quattro Ville-Carpi, il raddoppio Parma-Fornovo e il raddoppio del tratto Casalecchio Garibaldi-Sasso Marconi.

Un grosso impegno è stato messo in campo dalla Regione Emilia-Romagna per la **completa sostituzione della flotta con materiale rotabile di nuova generazione**, elemento fondamentale per l'attività del trasporto ferroviario, perché oltre ad aumentare affidabilità, efficienza energetica e performance del sistema offre condizioni di viaggio notevolmente migliori ai passeggeri in termini di comfort, accessibilità e sicurezza. L'impegno regionale ha consentito il **totale rinnovo della flotta dei treni per i servizi ferroviari regionali e locali**, con un impegno di risorse per un investimento di **oltre 1,1 miliardi di euro**.

Agli **oltre 250 ml€** di materiale rotabile messo a disposizione al gestore del nuovo contratto di servizio si aggiungono i **750 ml € per 86 nuovi treni elettrici** ad alta e media capacità, ad alta efficienza energetica, ridotto impatto ambientale e con allestimenti ad alta accessibilità per persone a ridotta mobilità e per biciclette a seguito. L'investimento, a carico dell'impresa ferroviaria, è previsto all'interno dell'attuale contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario regionale.

Oltre a questi treni, la Regione, con un contributo statale di **41,74 mln € su un costo di 46,84 mln €**, ha implementato ulteriormente la flotta con l'acquisto di **ulteriori 4 treni Rock a 6 casse**, per potenziare l'offerta sulle tratte a maggior domanda. Inoltre, a seguito del completamento dell'elettrificazione delle linee regionali, verranno sostituiti anche gli attuali treni diesel, con un **investimento totale di 72,42 mln € per l'acquisto di 12 rotabili elettrici Pop**, consentendo di ottenere dal 2026 la completa offerta di servizio ferroviario della Regione a zero emissioni.

Gli sforzi profusi in questi anni hanno portato a un **aumento dei passeggeri** trasportati interni alla regione, che nel 2023 sono stati **44,3 milioni, con un aumento di circa il 12%** rispetto all'anno precedente (e del 6,1% rispetto al 2019, ultimo anno pre-pandemia) e un aumento soprattutto nel periodo estivo e durante i giorni di festività.

Il settore autofiloviario

La Regione Emilia-Romagna esercita **funzioni di programmazione, indirizzo coordinamento e finanziamento del trasporto pubblico** promuovendo la realizzazione di interventi per riorganizzare la mobilità e l'accesso ai servizi di interesse pubblico. Questo servizio è articolato su **9 bacini provinciali**, comprende sia il servizio urbano nelle 10 città capoluogo più Imola, Faenza e Carpi, sia la rete extraurbana su gomma. La programmazione dei servizi nei bacini e la gestione dei relativi contratti di servizio con gli affidatari, **4 grandi società di gestione e imprese private**, sono gestiti da **7 agenzie locali per la mobilità**. Oltre ai **contributi per i servizi minimi**, sono finanziati gli **interventi per l'investimento** a partire dal **rinnovo del parco autobus** per arrivare ad azioni per migliorare l'accessibilità del territorio.
I **viaggiatori sui bus nel 2023 sono stati 318,64 milioni**, con un **aumento del 16,86%** rispetto all'anno precedente. La Determinazione dei servizi minimi per il triennio 2021-2023 ha programmato una quantità di **servizi per il 2023 pari a 111,38 milioni di euro**, a fronte di 111,43 di servizi effettivamente svolti. Le **risorse pubbliche** trasferite al settore della gomma nel 2023 sono state pari a **299 milioni di euro**, in aumento rispetto all'anno precedente.

Il **numero di veicoli adibiti al servizio di trasporto pubblico locale su gomma** in Emilia-Romagna, al 31 dicembre 2023, è di **3.371 mezzi**, di cui 3.229 autobus e 142 filobus. Il parco autobus regionale, nonostante presenti una percentuale di alimentazione a gasolio ancora predominante, evidenzia una forte diminuzione negli anni, passando dal 70,6% del 2018 (a fronte di un dato nazionale del 94,3%) al 59,5% del 2023.

Complessivamente il **Piano di investimenti ha un valore di oltre 857 M€**, con il concorso di risorse in capo alla Regione e alle città, unite al finanziamento da parte dei soggetti attuatori, permettendo un ammodernamento consistente della flotta di autobus attualmente circolante, stimato in **circa 2.200 nuovi mezzi**, che permetteranno la riduzione progressiva dal servizio degli autobus con maggiore anzianità e più inquinanti.

L'integrazione tariffaria

La Regione è impegnata da anni sul **progetto Mi Muovo**, il **sistema di bigliettazione elettronica integrata regionale** che consente alle cittadine e ai cittadini della Emilia-Romagna di utilizzare i treni e i bus in modo integrato con un unico biglietto, oltre che una serie di altri servizi come il bike sharing e la mobilità elettrica. Tutte le aziende filoviarie pubbliche e buona parte delle imprese private, oltre che TrenitaliaTper, adottano il sistema integrato Mi Muovo.

Le integrazioni tariffarie impegnano la Regione per complessivi circa **7,5 milioni di euro per il 2023-2024**, e consistono nel consentire l'utilizzo dei bus urbani ai possessori di abbonamento ferroviario con origine e/o destinazione nelle 13 città con più di 50 mila abitanti (circa 60.000 abbonati godono di questa agevolazione), e una serie di agevolazioni per integrare l'utilizzo dei treni AV con i treni regionali.

Oltre alle integrazioni tariffarie la Regione, anche per la campagna abbonamenti 2023-2024, ha confermato l'iniziativa di gratuità del trasporto pubblico per il percorso casa-scuola "**Salta su!**", con gli stessi requisiti e le stesse modalità già previste per le precedenti campagne. Si rivolge a studenti e studentesse residenti in Emilia-Romagna e iscritti/e alle scuole primarie, scuole secondarie di primo grado, scuole secondarie di secondo grado statali, paritarie e istituti di formazione professionale, per questi ultimi con ISEE minore o uguale a 30.000 euro, anche situate al di fuori dei confini regionali. Quest'azione regionale porta a un **risparmio medio per le famiglie emiliano-romagnole tra i 300 euro e i 600 euro a figlio**, in base all'abbonamento scelto, e vede **un impegno della Regione di oltre 25,5 ml €** rendicontati dalle aziende di trasporto coinvolte.

Per maggiori informazioni: **https://regioneer.it/saltasu**

L'innovazione tecnologica

La Regione Emilia-Romagna è impegnata in **progetti volti a migliorare la qualità dell'aria e a favorire buone pratiche** in grado di contenere l'inquinamento atmosferico legato al traffico dei veicoli. In questo quadro una particolare importanza rivestono le azioni per **migliorare l'accessibilità al trasporto pubblico attraverso la tecnologia**, in termini di informazioni all'utenza e facilità di acquisto in modo integrato dei titoli di viaggio per più servizi.

In tema di innovazione tecnologica, la Regione Emilia-Romagna è una delle Regioni scelte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la sperimentazione del progetto **MaaS4Italy (Mobility as service for Italy)** all'interno del Piano nazionale di ripresa e resistenza (PNRR), un bando da 2,3 milioni di euro al 100% per sviluppare le politiche regionali del Maas (Mobility as a Service).

Il sistema ha lo scopo di **migliorare l'accessibilità per tutti i cittadini al traporto pubblico**, anche sviluppando e integrando l'app (al momento sono disponibili Roger e MooneyGo) a ulteriori modalità di trasporto e ad altri servizi, come per esempio il turismo. La Regione ha avviato un'importante **campagna di comunicazione** per far conoscere il progetto ai propri cittadini e per raccogliere adesioni da parte di 2.500 sperimentatori.

Parallelamente allo sviluppo del MaaS, la Regione ha destinato **11,5 milioni di euro (PR-FESR 2021-2027)** per ulteriori sviluppi e aggiornamenti su diversi **progetti di infomobilità**, che grazie al co-finanziamento delle aziende di trasporto pubblico e delle Agenzie della mobilità svilupperanno **progetti per circa 20 milioni di euro**, tra cui il completamento delle installazioni di sistemi di telecontrollo della flotta (AVM), il completamento delle installazioni di sistemi per la vendita a bordo dei titoli di viaggio (EMW) e sistemi per la videosorveglianza per la sicurezza a bordo dei mezzi di trasporto pubblico su gomma.

Verranno sviluppati anche progetti innovativi di infomobilità che riguardano il **servizio ferroviario (FER)**, **le Agenzie della Mobilità e il Regional Accesso Point (RAP)**, costituito presso Lepida per l'interscambio dei dati del TPL tra la Regione e il Ministero.

La mobilità ciclistica

In linea con la strategia regionale Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile, la Regione Emilia-Romagna **promuove la mobilità sostenibile**, sia dal punto di vista dello sviluppo dell'infrastruttura che da quello di integrazione dei servizi. Per quanto riguarda lo sviluppo della mobilità ciclistica ci sono tre linee principali di intervento:

- **realizzazione e modifica di infrastrutture stradali e ciclopedonali**, volte a creare una rete ciclopedonale su tutto il territorio, che garantisca maggior sicurezza per pedoni e ciclisti
- **incentivi** alla domanda di mobilità ciclabile riferita agli **spostamenti casa-lavoro** che contribuisca a favorire la diversione modale, da automobile verso la bicicletta o verso l'uso dei mezzi di trasporto pubblico
- **promozione di una cultura tecnica** volta alla realizzazione e all'adeguamento delle infrastrutture ciclabili per migliorare la fruibilità delle infrastrutture e incidere sulla qualità della vita delle persone.

I principali investimenti realizzati e in corso di realizzazione hanno visto un **impegno di risorse, europee, statali e regionali per 176 ml€ complessivi**, destinati alla realizzazione di **infrastrutture per la ciclabilità** e alla **promozione della ciclabilità** per un costo complessivo di **oltre 232 ml€**, ovvero:

- la realizzazione delle ciclovie del sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche che attraversano la nostra regione (ciclovia VenTo, ciclovia del Sole e ciclovia Adriatica) per un totale di 50 ml€, che consentono di realizzare 232 km
- la realizzazione di percorsi ciclabili urbani e periurbani attraverso contributi dati agli Enti locali e finalizzati al trasferimento modale per gli spostamenti sistematici, destinati in gran parte ai territori sottoposti a misure di gestione del traffico per il miglioramento della qualità dell'aria, superiore a 161 ml€.

Parallelamente alla realizzazione di infrastrutture per la mobilità ciclistica, dal 2020 sono incentivate azioni per favorire la domanda di spostamenti in bicicletta, in particolare il **progetto BikeToWork**, gestito in collaborazione con i mobility manager delle città, erogando contributi chilometrici ai lavoratori che si spostano in bicicletta. Quest'iniziativa ha visto finora il coinvolgimento di **oltre 1.700 aziende e 11.700 lavoratori**, per un totale, dal 2020 a giugno 2023, di **quasi 3,4 ml di km percorsi**. Per le **politiche di mobility management sono stati investiti circa 6 mln€**.

Oltre agli incentivi chilometrici, lo stimolo al trasferimento di quote di mobilità sulla bicicletta avviene attraverso **l'incentivo all'acquisto di biciclette a pedalata assistita**: nel triennio 2023-2025 sono previsti **9 ml€ per un totale di circa 15.000 biciclette incentivate**.

Il settore stradale

In materia stradale la Regione svolge **funzioni di pianificazione** delle opere nell'ambito del Piano regionale integrato dei trasporti PRIT2025, di **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, di **collaborazione** con i diversi soggetti per risolvere i problemi che ostacolano una rapida attuazione degli interventi di competenza statale, dell'individuazione, d'intesa con gli enti locali, delle priorità di intervento sulla rete statale, per giungere a programmi pluriennali da condividere con lo Stato, della **programmazione** e del coordinamento degli interventi sulla rete delle strade di interesse regionale. Inoltre, a seguito dell'**emergenza Alluvione**, è stata realizzata un'attività di supporto al Commissario e al Sub Commissario, per individuare le necessità più urgenti per interventi di ricostruzione, di ripristino e di riparazione.

Il settore stradale

283 postazioni di rilievo flussi di traffico

941.549.103 milioni di transiti annui

13.000 km rete stradale principale

759 km di rete autostradale con incremento previsto del 13,5%

872 km strade provinciali trasferite ad ANAS

3.263,3 M€ opere previste nel CdP 21-25 in E-R

284,87 M€ manutenzione strade ANAS in corso di realizzazione o conclusa

3,7 M€ contributo regionale per manutenzione strade provinciali

Dati tratti dal "Rapporto annuale di monitoraggio della mobilità e del trasporto in Emilia-Romagna - Dicembre 2024"

Pedemontana e Cispadana

La Regione punta a **potenziare la struttura complessiva della rete stradale regionale**: è in questo quadro che si lavora per il completamento dei **corridoi Pedemontana e Cispadana**.

Oltre all'autostrada regionale Cispadana, la cui realizzazione è affidata in concessione alla Società ARC, nei territori di Reggio Emilia, Parma e Piacenza, si intende ricucire i tratti mancanti della Cispadana non autostradale, tenuto conto che un'ampia parte del percorso è stata realizzata dall'ANAS o dalle Province.

Investimenti per la rete stradale di interesse regionale

Gli investimenti per la rete stradale di interesse regionale hanno permesso, attraverso la L.R. 3/99 art. 167:

- la sottoscrizione di **convenzioni** per finanziare **interventi di costruzione e ammodernamento delle infrastrutture** (contributo complessivo negli ultimi 10 anni pari a **10,7 M€**)
- la sottoscrizione di **convenzioni** per finanziare la **progettazione di opere** (contributo complessivo negli ultimi 10 anni pari a **2,8 M€**)
- la realizzazione di **interventi di ripristino o consolidamento di opere d'arte**, necessari per evitare limitazioni alla circolazione lungo la rete provinciale (finanziamento complessivo di **1,54 M€** a fronte di un costo complessivo di 1,7 M€)
- l'assegnazione di risorse per la **manutenzione straordinaria** della rete viaria provinciale di interesse regionale (contributo negli ultimi 10 anni pari a **56,06 M€**)
- l'attuazione della **programmazione regionale dopo il trasferimento di alcune strade statali alle Province** in attuazione della riforma Bassanini (tra il 2002 e il 2010 sono state finanziate opere per un costo complessivo di **oltre 735 milioni di euro**).

Inoltre, grazie alle **risorse del Fondo Sviluppo e Coesione (FSC)**:

- nel 2018 la Regione ha beneficiato di **7 M€ nell'ambito della programmazione 2014-2020**, che sono stati assegnati alle Unioni dei Comuni montani per la **"Manutenzione straordinaria delle strade comunali di montagna"** (interventi tutti realizzati)
- la Delibera CIPESS 22/2021 ha assegnato alla Regione Emilia-Romagna, come **anticipo della programmazione 2021-2027, 107,7 M€** di risorse complessive, di cui 10 M€ per interventi nel settore stradale (manutenzioni straordinarie, rettifiche di tracciato, adeguamento barriere, messa in sicurezza, rotatorie, stabilizzazioni versanti stradali)
- il 17 gennaio 2024 è stato firmato un Accordo che prevede di destinare ulteriori **137 M€, sempre relativi alla programmazione 2021-2027**, per interventi nell'area tematica Trasporti e Mobilità e con DGR 2081/2024 è stata assegnata la **prima tranche di finanziamenti pari a 80,95 M€**, a fronte di un costo complessivo delle opere di 132,99 M€.

Infine, relativamente all'**autostrada regionale Cispadana**, opera che ha concluso la valutazione di impatto ambientale e la verifica di ottemperanza alle relative prescrizioni recepite dal progetto definitivo, la Regione ha ora in corso la Conferenza Preliminare all'Accordo di Programma finalizzato all'adeguamento degli strumenti urbanistici. La prima seduta si è svolta il 9/5/2024 e sta proseguendo il confronto con il concessionario (ARC SpA) per definire gli elementi volti ad assicurare l'equilibrio del PEF.

Investimenti per la rete stradale comunale

Nel 2023 e nel 2024 sono state destinate risorse pari a **9,79 M€ a favore dei Comuni e delle loro Unioni** per mettere in sicurezza i ponti insistenti sulla rete viaria comunale (ai sensi dell'art. 10 della LR 24/2022 e art. 10 della LR 18/2023).

Investimenti per la rete stradale nazionale (ANAS)

Il **contratto di programma 2021-2025** fra ANAS e Ministero delle Infrastrutture, prevede, nel territorio dell'Emilia-Romagna, sulla rete stradale di competenza statale, **interventi per un importo complessivo di circa 3.263,3 M€** (di cui 1.804 M€ nella parte programmatoria e 1.459 nella parte di prosecuzione progettuale). Alcuni sono in corso di realizzazione: tangenziale di Reggio Emilia tra S. Prospero e Corte Tegge, Tangenziale Est di Forlì 3° lotto, SS12 variante di Mirandola 2° lotto, SS9 Variante di Castel Bolognese, adeguamento SS67 da Classe al Porto I stralcio; altri di prossimo avvio: SS64 Nodo di Casalecchio stralcio Sud, SS9 Variante di Santa Giustina, SS16 variante di Argenta 1° stralcio.

Relativamente al precedente **contratto di programma 2016-2020** è in corso di realizzazione l'intervento: SS64 Nodo di Casalecchio stralcio Nord.

Inoltre, sono **in fase di progettazione o approvazione altri interventi**: SS45 ammodernamento Cernusca – Rivergaro, SS62 ammodernamento Parma – Collecchio, SS72 di San Marino Interventi di riqualificazione e messa in sicurezza, SS12 variante di Montale Rangone, SS16 variante all'abitato di Fosso Ghiaia, SS16 variante all'abitato di Alfonsine, SS16 variante nel tratto Bellaria - Rimini nord - Misano Adriatico – 2 stralci (436,22 M€, a livello di progetto definitivo), SS16 variante di Mezzano, Camerlona, Glorie, SS64 ammodernamento Sasso Marconi – Vergato e SS 67 "Tosco-Romagnola" – Ammodernamento nel tratto fra Forlì e Ravenna.

E45, Ferrara mare e la futura E55

Per la **SS3bis Tiberina** (che fa parte dell'itinerario E45-E55), la Regione ha individuato come prioritaria la riqualificazione con risanamento profondo della pavimentazione e la riqualificazione e l'adeguamento normativo delle barriere di sicurezza, dei ponti, dei viadotti e delle gallerie.

A partire dal 2016 ANAS ha avviato un **consistente piano di investimenti** per potenziare e riqualificare l'arteria in termini di manutenzione straordinaria, per un investimento di **circa 1,6 miliardi di euro**, di cui **circa 500 milioni nella sola Emilia-Romagna**. Dall'avvio del programma di riqualificazione, nell'anno 2023, sono stati ultimati o risultavano in completamento interventi per un valore complessivo di circa 128,8 milioni di euro.

Anche la **Ferrara-Mare** (Raccordo autostradale Ferrara – Porto Garibaldi) è oggetto di alcuni interventi di manutenzione programmata, che riguardano il risanamento e il ripristino della pavimentazione e l'adeguamento delle barriere di sicurezza per elevare gli standard di comfort e di sicurezza stradale. Nel 2023 risultavano ultimati o in corso di realizzazione interventi per circa 9,5 M€.

Interventi sulla rete autostradale nazionale

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 compresa la complanare sud fra San Lazzaro di Savena e Ponte Rizzoli - in precedenza in gestione ad ANAS), la SS3bis - E45/E55 - da Ravenna al confine con la Regione Toscana), nonché della Variante di Valico (A1) aperta al traffico il 23/12/2015, ammonta a **circa 759 km**, su cui sono previsti interventi di riqualificazione/ampliamento. **Gli interventi di riqualificazione/ampliamento riguardano il 13,5%** della rete esistente (103 km su 759).

Sono inoltre previste alcune **nuove opere** che consentiranno un **aumento di circa il 13,7%** dell'estesa chilometrica attuale (che passerà da 759 a circa 856 km). Tra le nuove si segnalano l'Autostrada regionale Cispadana e il prolungamento della complanare nord di Bologna fra Ponte Rizzoli e San Lazzaro di Savena, che sarà gestita da Autostrade per l'Italia come il resto delle complanari di Bologna.

Gli interventi complessivamente programmati e con finanziamento (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 **circa 6 miliardi di euro**:

- **TIBRE**: Bretella autostradale Tirreno-Brennero primo lotto, da interconnessione A15/A1 allo svincolo di Trecasali, importo 513,5 M€ (realizzato)
- **A14**: ampliamento alla quarta corsia tra Bologna San Lazzaro e la diramazione per Ravenna, importo 500 M€ (da realizzare, consegna lavori entro il 2025)
- **A13**: ampliamento alla terza corsia tra Bologna Arcoveggio e Ferrara Sud, importo 1.000 M€ (da realizzare)
- **A14 e tangenziale Bo**: Passante Metropolitano di Bologna, importo 3.000 M€ (da concludere la progettazione)
- **A13 tangenziale Bologna**: Prolungamento Complanari Bologna fino a via Aposazza, importo 60 M€ (da progettare)
- **Tangenziale di Bologna e strade comunali**: Svincolo Lazzaretto (Bologna), importo 20 M€ (da progettare)
- **A14 e tangenziale Bologna**: Complanare Nord San Lazzaro e caselli di Ponte Rizzoli, importo 90 M€ (da progettare)
- **Nuovo asse autostradale**: Bretella Campogalliano-Sassuolo, importo 500 M€ (da realizzare)
- **A22**: ampliamento alla terza corsia tra Verona Nord e intersezione A1, importo circa 300 M€ tratto in Emilia-Romagna (da realizzare).

A carico di Autostrade per l'Italia è prevista la progettazione e la realizzazione di alcune **opere di adduzione al sistema tangenziale di Bologna** molto richieste dal territorio, come il potenziamento dell'Intermedia di Pianura dall'intersezione tra la SS 568 Persicetana e la Via Valtiera (comune di Calderara di Reno) fino all'incrocio tra la SS 64 Ferrarese e Via Peglion (comune di Bologna), il Lotto 3 dell'Asse Lungo Savena, necessario per completare l'itinerario, le opere del cosiddetto "Nodo di Funo", il collegamento Via del Triumvirato-Via del Chiù e la realizzazione del nuovo svincolo di Lazzaretto e relativo collegamento all'Asse Attrezzato.

Inoltre, sono in corso di realizzazione o progettazione alcune opere connesse a interventi autostradali già conclusi: **in comune di Rimini gli interventi connessi all'ampliamento alla terza corsia della A14** fra Rimini nord e Pedaso, già aperta al traffico; il **prolungamento della Complanare di Modena**, nel tratto compreso tra lo svincolo sulla SS12 e il casello autostradale di Modena Sud; le numerose opere complementari a favore del territorio previste dal **PREVAM (Progetto di Restauro e Valorizzazione Ambientale) legato alla Variante di Valico**, che all'apertura al traffico della stessa non erano state ancora completate. Tra queste ultime occorre citare il progetto relativo ai tratti di A1 dismessi, il nuovo casello di Rioveggio lungo la A1 Panoramica, la realizzazione dello svincolo Barberino-Mulinaccia e le tante sistemazioni dei movimenti franosi e delle viabilità di servizio.

La sicurezza stradale

La Regione ha raggiunto l'obiettivo definito dal 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.

Visto che a livello nazionale ed europeo quest'obiettivo non è stato raggiunto in modo uniforme, la Commissione europea aveva fissato l'obiettivo di un ulteriore dimezzamento del numero totale di vittime della strada nel 2020, a partire dal 2010, consapevole che fosse un obiettivo comune decisamente più ambizioso e difficile da raggiungere rispetto al precedente. In effetti l'obiettivo non è stato raggiunto né in Italia né in Emilia-Romagna, nonostante la riduzione del traffico e quindi la minor esposizione al rischio dovuta alla pandemia da Covid-19, che comunque ha contribuito a diminuire i dati di incidentalità del 2020.

Tutto ciò ha messo in risalto il fatto che la strada da percorrere è lunga e che è ancora necessario un grande sforzo per avvicinarsi il più possibile all'**azzeramento del numero di vittime della strada entro il 2050** (nuovo **obiettivo "zero vittime" previsto dalla UE**). Pertanto, la Commissione europea ha stabilito un ambizioso **obiettivo intermedio per gli anni 2021-2030, di riduzione del 50% dei decessi e, per la prima volta, dei feriti gravi entro il 2030**.

16.680 incidenti, 21.677 feriti, 311 morti: questo il bilancio in crescita rispetto al 2021 (15.231 incidenti, 19.618 feriti, 281 morti) degli incidenti stradali con danni alle persone avvenuti in Emilia-Romagna nel 2022. Il numero degli incidenti, morti e feriti risulta **in crescita di circa un 10%**, dato che riflette l'andamento a livello nazionale.

La buona notizia è che **il dato 2023**, **anticipato da Istat**, **appare in miglioramento**: si contano infatti 279 morti, con un calo rispetto al 2022 di un 10% circa, riportandoci vicino al dato del 2021.

La Regione conferma quindi il suo **costante e forte impegno**, evidenziando la necessità di un maggior coinvolgimento di tutti gli utenti e dei soggetti che sono in grado di incidere sul fenomeno della sicurezza stradale.

Prosegue nel **migliorare la sostenibilità della mobilità**, con una diminuzione dei veicoli privati per ridurre l'esposizione al rischio di incidente stradale, continuando anche nel lavoro di sensibilizzazione su questo tema.

Per le azioni di educazione, formazione e diffusione della cultura della sicurezza stradale, la Regione interviene attraverso l'**Osservatorio per l'educazione alla sicurezza stradale**, che opera coinvolgendo Amministrazioni locali, Istituzioni, Associazioni e tutto il mondo della scuola, anche con protocolli d'intesa, destinando risorse per realizzare interventi su tutto il territorio regionale, con modalità e conoscenze condivise, rivolte in particolare ai giovani.

Per il **miglioramento delle infrastrutture** la Regione incentiva, anche attraverso contributi rivolti a Province e Comuni, la realizzazione di interventi specifici, non potendo intervenire direttamente in quanto non proprietaria della rete stradale.

Il trasporto merci e il Porto di Ravenna

Il trasporto merci e la Piattaforma intermodale regionale

Nel settore della logistica e del trasporto merci 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.

Dall'analisi dei dati delle **merci trasportate su ferrovia** emerge che nella nostra regione, a causa delle chiusure infrastrutturali per lavori di potenziamento e a seguito degli eventi calamitosi che hanno pesantemente interessato l'Emilia-Romagna, nel 2023 si è registrata una **riduzione dei volumi di merce trasportata** (-3,67% rispetto al 2022), pari a circa **21 milioni di tonnellate**.

A supporto dello **sviluppo della piattaforma logistica regionale** nel 2017 la Regione ha attivato sinergie tra le piattaforme intermodali e i nodi logistici principali costituendo il Cluster **ER.I.C. (Emilia-Romagna Intermodal Cluster)**, allo scopo di sviluppare azioni collaborative per la crescita del sistema intermodale regionale. In particolare sono state avviate azioni di sostegno all'internazionalizzazione del cluster intermodale e per la realizzazione di percorsi formativi funzionali al rafforzamento delle conoscenze e competenze.

Dopo la crisi economica del 2008, che ha segnato un punto di minimo nella movimentazione delle merci su ferrovia, si è assistito 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 nel 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 di incentivazione** (la LR 15/2009, la LR 10/2014, la LR 30/2019 e per ultima la LR 24/2022), 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.

Il Porto di Ravenna

Il Porto di Ravenna, **porto "core" delle reti Ten-T e hub portuale di rilevanza internazionale**, rappresenta il **principale collegamento intermodale in Emilia-Romagna** tra le varie modalità di trasporto, essendo efficacemente collegato sia con la rete stradale che con quella ferroviaria e rappresentando il terminale fluviomarittimo sud del sistema idroviario padano veneto. È gestito attualmente 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 esempio Setramar), una delle quali a partecipazione pubblica (SAPIR).

Per migliorare l'efficienza e la capacità competitiva del porto sono attualmente in corso o prossimi all'avvio **numerosi interventi di grande rilevanza**, che traggono origine da più fonti di finanziamento, prevalentemente europei, statali e fondi propri dell'Autorità di Sistema Portuale:

- Hub Portuale di Ravenna: approfondimento canali Candiano e Baiona, adeguamento banchine operative esistenti, nuovo terminal in penisola Trattaroli e riutilizzo del materiale estratto in attuazione del P.R.P. vigente 2007 - Fase I – 1° e 2° stralcio
- Hub Portuale di Ravenna: fase II – 3° stralcio approfondimento canali Candiano e Baiona a -14,50 – lavori di dragaggio
- Hub Portuale di Ravenna: fase II – 4° stralcio approfondimento canali Candiano e Baiona a -14,50 – realizzazione impianto di trattamento
- interventi migliorativi dell'accessibilità ferroviaria del porto
- interventi sulla Dorsale Sinistra Candiano e sulla Dorsale Destra Candiano e interventi per la realizzazione del nuovo collegamento stradale tra sponda destra e sinistra Candiano mediante nuova infrastruttura
- realizzazione di una stazione di cold ironing a Porto Corsini a servizio del Terminal Crociere
- realizzazione del Terminal Crociere.

Nel 2023 nel Porto di Ravenna sono state movimentate **25.503.131 tonnellate di merci, in calo del 6,9%** (1,8 milioni di tonnellate in meno) rispetto al 2022.

Il trasporto merci su strada

Secondo i dati ISTAT più aggiornati, in Emilia-Romagna le **merci totali movimentate su strada** nel 2022 sono **aumentate del 3,85%** rispetto al 2021, arrivando a circa **248 milioni di tonnellate**.

Il settore aeroportuale

Il sistema aeroportuale regionale è costituito dai nodi di **Bologna, Forlì, Parma e Rimini**, a cui si aggiungono le strutture legate all'aeroportualità minore. Ciascuno dei 4 scali principali è gestito da una società che ha ottenuto da ENAC la concessione di gestione totale dello scalo. La Regione, 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 imprimere alle politiche regionali nel settore aeroportuale quell'indirizzo necessario a evitare una competizione dannosa sul territorio e fra i territori, cogliendo l'opportunità di rafforzare il ruolo dei singoli aeroporti attraverso logiche di specializzazione e razionalizzazione.

Terminate le misure restrittive sulla mobilità a causa della pandemia da Covid-19 nel biennio 2020/2021, il **traffico aereo in Emilia-Romagna nel 2023 ha segnato nuovamente, come nel 2022, forti segnali di ripresa**:

- **Bologna**, totale passeggeri: 10.521.214, +17,9%
- **Forlì**, totale passeggeri: 134.978, +42,7%
- **Parma**, totale passeggeri: 134.088, +14,9%
- **Rimini**, totale passeggeri: 281.864, +31,2%.

Riguardo al **settore cargo** in Emilia-Romagna, il 2023 ha registrato invece una **leggera flessione** rispetto alla ripresa evidenziata nel 2022, pari a **50.996 tonnellate di merce** movimentata **(-7,7%)**, seguendo l'andamento nazionale.

Dal punto di vista del sostegno allo sviluppo degli aeroporti, la Regione in questi ultimi anni ha cercato di **promuovere interventi di potenziamento negli scali di Parma, Rimini e Forlì**, finanziando alcuni specifici interventi, sempre operando nel rispetto delle norme comunitarie che regolano gli aiuti di stato.

Il settore idroviario

Il sistema idroviario padano veneto ha **un'estensione di 957 km**, di cui **564 km utilizzabili a fini commerciali**, costituiti in prevalenza dall'asse portante del fiume Po, affiancato dal canale Fissero Tartaro Canal Bianco fino al Po di levante (sbocco in mare a nord del sistema) e dall'idrovia ferrarese (sbocco a mare a sud del sistema). È inserito inoltre a pieno titolo negli strumenti programmatici dell'Unione Europea dentro i **corridoi TEN-T e fa parte di quello che è chiamato Corridoio Mediterraneo n. 3**.

In Emilia-Romagna nel 2023 le merci movimentate su idrovia sono state 4**2.279 tonnellate, in calo rispetto all'anno precedente**.

Le competenze amministrative sul sistema idroviario sono in capo alle Regioni (già dal DPR 616/1977, riconfermato poi dal D.Lgs. 112/1998), mentre i gestori della rete sono attualmente AIPO (fiume Po), Infrastrutture Venete (Fissero Tartaro Canal Bianco) e l'Agenzia per la sicurezza territoriale e la protezione civile (idrovia ferrarese).

Recentemente il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti ha previsto **nuovi finanziamenti per 145 M€** per proseguire gli interventi di adeguamento alla V classe CEMT di tutto il sistema.