

LA MOBILITÀ E IL TRASPORTO IN EMILIA-ROMAGNA

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

Agosto 2022

Dati tratti dal "Rapporto annuale
di monitoraggio della mobilità
e del trasporto in Emilia-Romagna 2021"



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
Il parco autobus regionale.....	"	8
La mobilità ciclopedonale.....	"	9
L'impegno a favore della qualità dell'aria.....	"	11
Il sostegno alla mobilità elettrica.....	"	13
Le infrastrutture per la mobilità urbana.....	"	14
Il settore ferroviario	"	15
Le funzioni della Regione.....	"	15
Il settore ferroviario in cifre.....	"	15
Il contesto di riferimento.....	"	16
La qualità dei servizi ferroviari.....	"	18
I passeggeri trasportati.....	"	20
Lo sviluppo dei servizi.....	"	21
Le stazioni ferroviarie.....	"	22
Il Comitato regionale degli utenti del servizio ferroviario regionale.....	"	23
L'integrazione tariffaria: il sistema "Mi Nuovo"	"	24
I titoli di viaggio integrati "Mi Nuovo".....	"	24
"Mi Nuovo Tutto Treno".....	"	26
Il settore stradale	"	27
Le funzioni della Regione e il contesto di riferimento.....	"	27
Il settore stradale in cifre.....	"	28
La conoscenza della rete stradale.....	"	29
L'autostrada regionale Cispadana.....	"	36
Gli investimenti regionali per la rete stradale di interesse regionale.....	"	38
Gli investimenti per la rete stradale nazionale.....	"	43
La revisione della rete stradale di interesse nazionale.....	"	44
Gli interventi sulla rete autostradale nazionale.....	"	45

La sicurezza stradale	pag.	47
La sicurezza stradale in cifre.....	"	47
Dati sull'incidentalità in Emilia-Romagna.....	"	47
La cultura della sicurezza stradale.....	"	51
Gli interventi regionali per la sicurezza stradale.....	"	55
Il trasporto merci, la logistica urbana e il Porto di Ravenna	"	57
Le funzioni della Regione.....	"	57
Il trasporto merci, la logistica urbana e il Porto di Ravenna in cifre.....	"	58
Il traffico ferroviario delle merci e i nodi logistici.....	"	58
Gli investimenti regionali per il trasporto ferroviario delle merci.....	"	63
Il trasporto merci su strada e l'autotrasporto.....	"	64
La logistica urbana.....	"	67
Il Porto di Ravenna: contesto di riferimento.....	"	68
Il traffico merci all'interno del Porto di Ravenna.....	"	70
Gli investimenti regionali destinati al Porto di Ravenna.....	"	72
Il settore aeroportuale	"	73
Le funzioni della Regione.....	"	73
Il settore aeroportuale in cifre.....	"	73
Il contesto di riferimento.....	"	74
Il traffico passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna.....	"	74
Il settore idroviario	"	76
Le funzioni della Regione e il contesto di riferimento.....	"	76
Il settore idroviario in cifre.....	"	76
Il trasporto merci idroviario.....	"	77
I finanziamenti per il settore idroviario.....	"	79
Gli strumenti di comunicazione e le tecnologie digitali	"	80
Il portale Mobilità.....	"	80
Mobilità e trasporti: l'importanza delle tecnologie digitali.....	"	81

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 sulla mobilità urbana, con un'analisi delle azioni e degli investimenti regionali, oltre che con approfondimenti su passeggeri trasportati, parco autobus, mobilità ciclope-donale 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 Muovo 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 Muovo", l'abbonamento integrato regionale avviato nel 2008 e sviluppatosi negli anni 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 dei trasporti in Emilia-Romagna, il portale Mobilità, e sull'importanza delle nuove tecnologie digitali a supporto della mobilità.

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



Foto di Peter Lupo

A monte dell'Accordi di programma c'è un **"Atto di indirizzo triennale"**, in base al quale l'Assemblea legislativa fissa le linee d'azione che devono essere messe in atto dalla Giunta in materia di programmazione e amministrazione del TPL. L'Atto di indirizzo attuale riguarda il triennio 2021-2023.

In tutti i bacini provinciali dell'Emilia-Romagna 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 Regione è impegnata nella riforma del settore del TPL regionale, puntando alla **razionalizzazione del sistema** attraverso uno snellimento organizzativo e processi di fusione delle Agenzie locali per la mobilità. Lo scopo è quello di semplificare i processi decisionali, riducendo di conseguenza i costi complessivi, e migliorare la qualità dei servizi. 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.

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 2021-2023";
- **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 ciclopeditonale e, più in generale, alla mobilità sostenibile e alla qualità dell'aria.

Servizi minimi e servizi offerti

(Vetture*km)

Servizi minimi 2019-2020	Servizi offerti 2019
109.856.732	112.153.461

I contributi pubblici messi a disposizione per i servizi di TPL registrano un costante aumento: da circa 277 milioni di euro del 2012 a **oltre 291 milioni di euro del 2019** (la cifra comprende i contributi per i servizi minimi, L.R. 1/02, CCNL

sette settore gomma e altri contributi).

Nel 2019 la Regione e gli Enti locali hanno messo a disposizione complessivamente **circa 280 milioni di euro** per il finanziamento del settore del trasporto pubblico locale.

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

(2019-2020)

Servizi minimi	CCNL	Totale
221.015.583	29.847.754	250.863.337,20

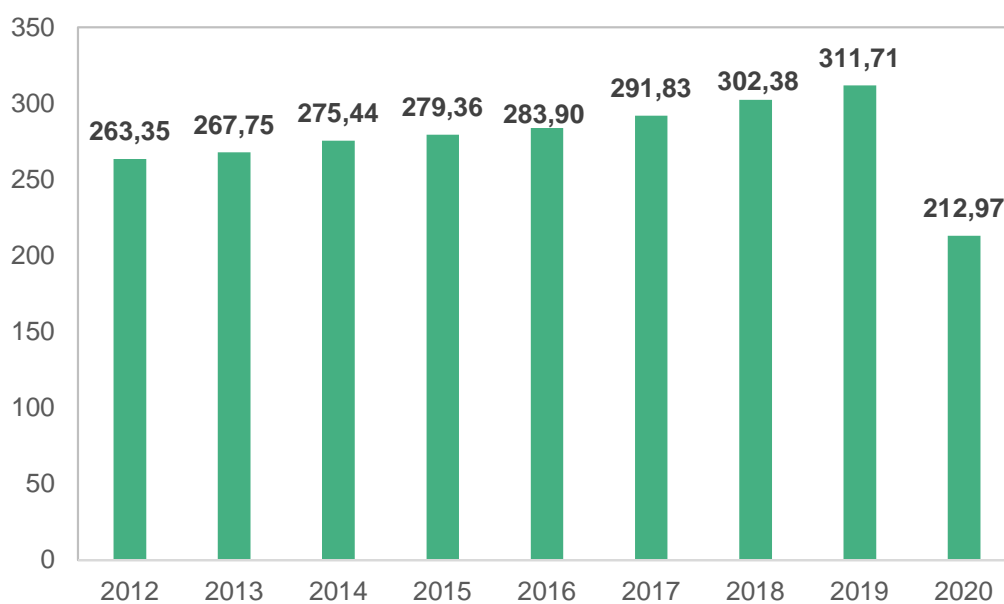


I passeggeri trasportati



I passeggeri trasportati sui bus sono in costante crescita: il dato consuntivo 2019 mostra un aumento del 3,08% rispetto all'anno precedente (311,71 milioni) e del 18,04% rispetto al 2012. Il dato 2020, con 212,97 milioni di viaggiatori, conferma l'effetto della crisi pandemica sul trasporto pubblico.

Passeggeri trasportati
(2012-2020 - in milioni)



Il parco autobus regionale

Il numero di veicoli adibiti al servizio di trasporto pubblico locale in Emilia-Romagna, secondo dati aggiornati al dicembre 2020, ammonta a **3.259 mezzi** (di cui **3.108 autobus** e **151 filobus**), mantenendosi pressochè stabile negli ultimi anni.

L'età **media** degli autobus in regione è attualmente in diminuzione (**11,45**).

Per quanto riguarda l'**alimentazione per tipologia di mezzi** (extraurbano, suburbano, urbano) a livello regionale, quella a gasolio è prevalente nell'uso extraurbano (dove gli altri sistemi di alimentazione necessitano di infrastrutture di supporto non presenti al di fuori delle aree più urbanizzate), mentre quella a metano lo è in ambito urbano.

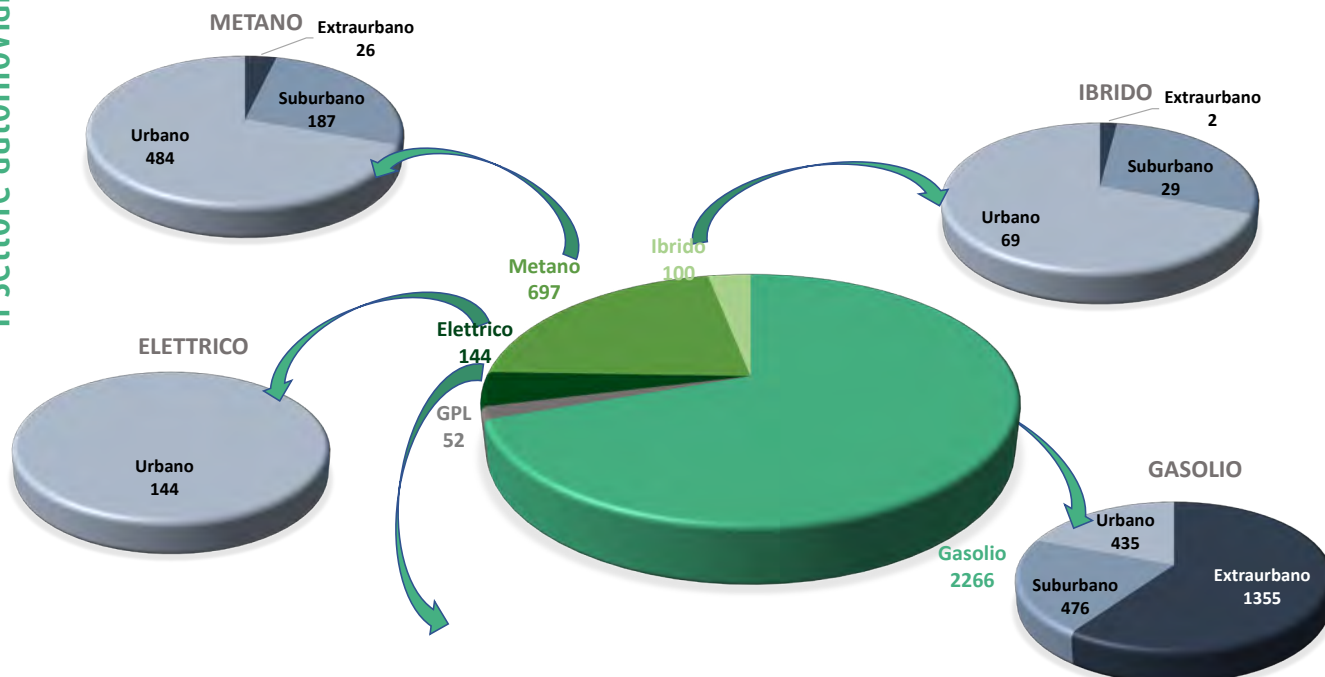
Il trend regionale relativo alla tipologia di alimentazione del parco rotabile urbano mostra negli anni una **forte riduzione del gasolio a favore del metano**.

Negli anni si è assistito alla **costante diminuzione dei mezzi più inquinanti**, grazie all'immissione in servizio dei nuovi mezzi Euro 6 e dei mezzi a emissione nulla.



Foto di Peter Lupo

Tipologia di mezzi per categoria di alimentazione (2020)



Dopo i 600 autobus finanziati nei cinque anni passati, la Regione promuove un **nuovo importante Piano di acquisto di autobus** per il TPL su gomma nel territorio: **oltre 1.300 nuovi autobus** pronti a essere cofinanziati con **212 milioni di euro** nelle annualità dal 2019 al

2033, coprendo circa il **60% del valore complessivo dell'investimento**. La quota restante viene assicurata dalle aziende di TPL della regione. Altre risorse si aggiungeranno grazie ai finanziamenti del Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile.

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 1.663 del 2019**, 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.



Se si guarda la dotazione di piste ciclabili per 1.000 abitanti residenti nel 2019 è Ferrara, con 1,31 km ogni mille abitanti, la città più dotata di piste ciclabili, seguita da Reggio Emilia (1,27) e Modena (1,22); sopra la media delle città (0,92) si collocano poi Imola, Forlì, Faenza, e Ravenna. In quanto a dotazione Bologna si colloca all'ultimo posto della graduatoria con 0,45 km per mille abitanti residenti.



Con la **legge regionale 10/2017 "Interventi per la promozione e lo sviluppo del sistema regionale della ciclabilità"**, la Regione 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.

Queste azioni vengono rafforzate da quanto previsto in termini di strategie e priorità dalla **Legge n. 2 dell'11 gennaio 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.**

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 diverse 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

È Modena, con 26 km, la città con il più alto rapporto di km di piste ciclabili per 100 km di rete viaria nel 2019; seguono Reggio Emilia, Piacenza e Bologna con valori poco sopra i 20 km. Anche le città di Rimini, Forlì, Ferrara e Imola sono sopra ai valori del dato medio (14,43). All'altro estremo, le città di Cesena, Faenza e Carpi fanno registrare valori sotto i 10 km di pista ciclabile per 100 km di rete viaria.

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. Lo scopo è individuare, pianificare e promuovere una rete di percorsi ciclabili estesa e continua, riconoscibile e di ampia scala, con le relative infrastrutture e servizi.

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

Gli **interventi per la promozione e lo sviluppo della mobilità ciclabile nel triennio 2020-2022 sono oltre 345**, con circa 290 km di percorsi ciclabili da attuare e un **contributo regionale di oltre 73 milioni di euro** su un costo complessivo previsto di 97 milioni di euro.

Con il **Bando ciclabilità del Fondo Sviluppo e Coesione FSC 2014-2020** la Regione ha finanziato con 10 milioni di euro su una spesa complessiva di 24 milioni di euro e una lunghezza di piste ciclabili prevista di oltre 135 km, la realizzazione di 36 interventi degli Enti locali nel territorio regionale di ritessitura di percorsi ciclabili e servizi/infrastrutture per la ciclabilità.

Altri fondi arrivano dal **Sistema nazionale Ciclovie Turistiche**, con 15 interventi avviati/in avvio con contributo e spesa di 33 milioni di euro (in corso anche di definizione) per la progettazione e la realizzazione di tratti prioritari della Ciclovie Sole, Vento e Adriatica. E ancora, è stato finanziato con fondi regionali il progetto **"Bike to work 2020"**: 33 città coinvolte con 66 interventi previsti e un contributo regionale di 3,3 milioni di euro. Progetto **rifinanziato nel 2021**, coinvolgendo 207 comuni, di cui 13 con popolazione superiore a 50.000 abitanti, con un finanziamento di 19,8 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 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.

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

**Liberiamo
L'ARIA**

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 è rimasto anche nel corso del 2020 **sotto il limite massimo stabilito di 40 µg/m³**.

Il dato relativo alla **media dei giorni di superamento del PM10 nelle realtà urbane** si è attestato nel 2020 a livello dei 55,6 giorni di superamento per le stazioni della rete urbana di traffico e di 41,8 giorni per quelle di fondo urbano, valori che indicano un peggioramento dei parametri rispetto al 2019.

Guardando a **livello delle singole realtà urbane**, tutte le città si sono collocate al di sotto del limite per quanto riguarda la media annuale del PM10.

Quanto al **numero giornaliero di sforamenti del PM10** (superamento di 50 µg/mc), nel 2020 **tutte le grandi città urbane, a eccezione di Forlì, hanno superato il limite di 35 giorni massimo di sforamenti**.

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



La Regione attraverso il **Piano regionale integrato per la qualità dell'aria** punta all'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.

L'attuale **Piano Aria Integrato Regionale (PAIR2020)**, prorogato fino all'approvazione di un nuovo Piano, ha consentito di raggiungere risultati significativi in termini di riduzione dell'inquinamento atmosferico e di miglioramento della qualità dell'aria. Nel frattempo, nel corso del 2021, la Regione ha iniziato il percorso di pianificazione che porterà all'approvazione del nuovo Piano Aria Integrato Regionale (**PAIR2030**).



Il sostegno alla mobilità elettrica

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.

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 996 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.

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 **Progetto Integrato della Mobilità Bolognese (P.I.M.BO.)**, costituito dal completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano e dalla filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano. Lo scopo è realizzare un sistema di Servizio di trasporto Pubblico Integrato Metropolitano in grado di garantire un efficiente ed efficace sistema di connessioni interno all'area urbana e di collegamento della stessa con l'area metropolitana, in particolare mettendo in sinergia le reti del trasporto ferroviario e filoviario, già in larga parte presenti nel territorio. A luglio 2012 è stato firmato l'Accordo di programma tra Regione, Provincia e Comune di Bologna e società TPER SpA per definire gli impegni di ciascuno nella realizzazione di questo progetto. Nel 2021 è stato sottoscritto un nuovo Accordo di programma, in sostituzione del precedente, per la realizzazione del progetto P.I.M.BO., con la partecipazione di Regione Emilia-Romagna, Città Metropolitana di Bologna, Comuni di Bologna e Casalecchio di Reno, S.R.M. Srl, TPER SpA, allo scopo di assicurare un'azione integrata e coordinata;
- 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, operativo da novembre 2020.

Un'altra opera è prevista nel bacino della costa romagnola: si tratta del **Trasporto Rapido Costiero (TRC) - Metromare**, che prevede la realizzazione di tre tratte: Rimini FS - Riccione FS, Rimini FS - Rimini Fiera e Riccione FS-Cattolica. L'esperienza riminese del Metromare 1° tratta Rimini Fs - Riccione FS è classificabile fra i sistemi di trasporto di tipo innovativo definiti come "Bus Rapid Transit" ed è la prima in Italia a essere stata realizzata interamente all'interno di una sede protetta, del tutto priva di interferenze. Le tratte successive verranno realizzate con le stesse tecnologie, ma su tracciati misti e meno impattanti, tenuto conto delle caratteristiche differenti dei territori attraversati. Il progetto della 1 tratta, il cui costo è di 92.053.217,95 euro, è coperto con risorse statali ed erogate dagli Enti che hanno proposto l'intervento (Regione E-R, Comune di Rimini, Comune di Riccione e Agenzia Mobilità Provincia di Rimini). La Regione è intervenuta per la tratta Rimini FS-Riccione FS con un finanziamento di 7,746 milioni di euro per l'infrastruttura e di 2,739 milioni di euro per l'acquisto dei veicoli.



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"**.

Dall'1° giugno 2019 è stato avviato il **nuovo contratto di servizio per il trasporto regionale**, di durata di 15 anni più eventuali 7,5 di rinnovo. Il servizio è stato affidato con gara in un unico lotto alla Società TrenitaliaTPer Scarl, partecipata al 70% da Trenitalia e al 30% da Tper.

Uno dei principali fattori qualificanti del nuovo affidamento è l'immediata e **completa sostituzione della flotta con materiale rotabile di nuova generazione** a cura dell'operatore ferroviario, con un investimento di oltre 750 mln€, nell'ambito del corrispettivo di servizio.

L'arrivo del **nuovo materiale rotabile**, in totale **86 nuovi treni**, completato nel 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. E' poi prevista l'immissione in servizio nella seconda metà del 2022, di **4 treni Rock** a 6 casse ad alta capacità per garantire una offerta potenziata sulle tratte a maggiore domanda, con un investimento di 41,6 mln€ di risorse pubbliche su un costo di 46,84 mln€. Inoltre, 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 **8 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**).

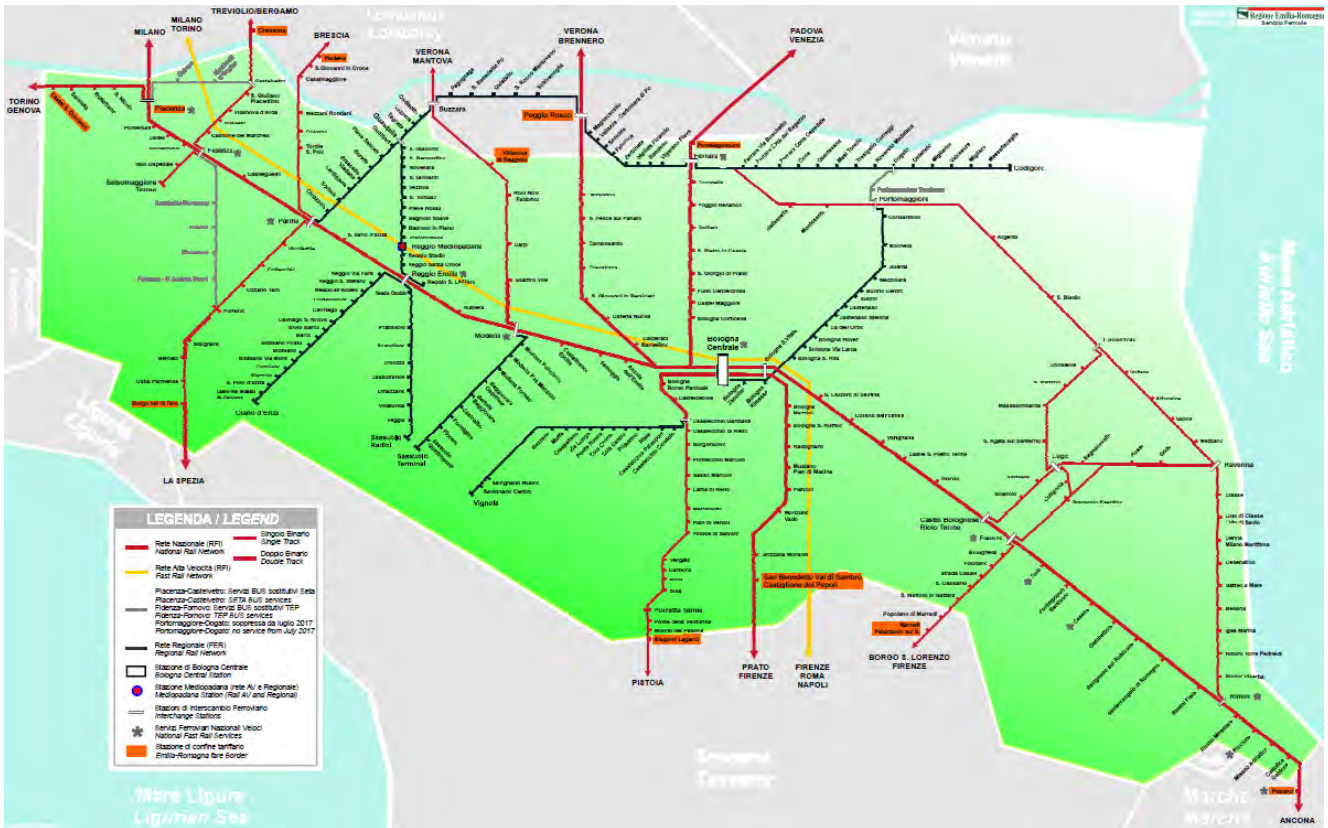
A completare il quadro, in vista della totale elettrificazione della rete ferroviaria di proprietà regionale

e gestita da FER, è previsto l'acquisto di **12 treni elettrici** a media capacità che andranno a sostituire i treni diesel attualmente in circolazione, con un investimento di circa 75 mln€; risorse pubbliche copriranno il costo di 10 di questi rotabili.

L'elemento più qualificante nel 2016 è stato l'inserimento della rete ferroviaria di competenza della Regione Emilia-Romagna nello "**Spazio ferroviario europeo unico**", previsto dal DLGS 112/2015, che ha avuto recepimento e attuazione con il Decreto del Ministero dei trasporti del 5 agosto 2016.



Il Servizio Ferroviario Regionale Emilia-Romagna



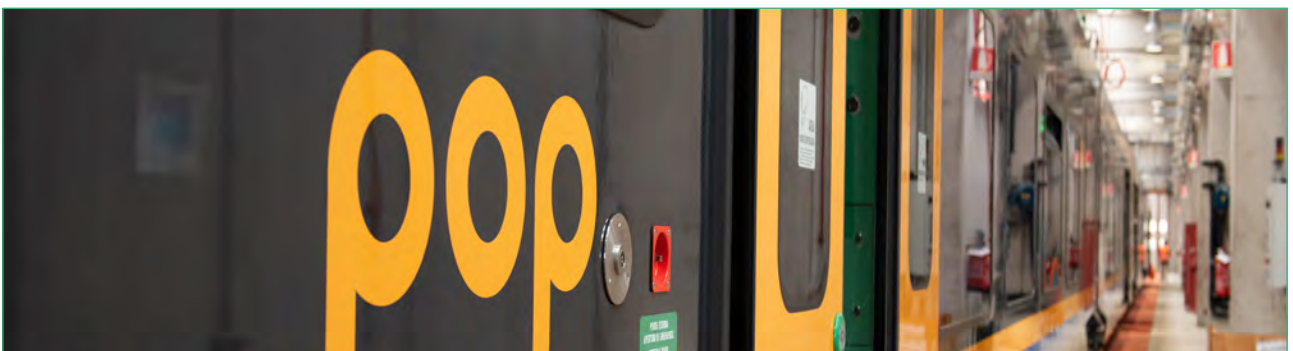
Le azioni di adeguamento dell'offerta complessiva hanno visto anche il coinvolgimento delle Agenzie locali della Mobilità, in un'ottica di effettiva ed efficace integrazione dei diversi modi di trasporto pubblico. Nel 2017 è stato sottoscritto tra Regione Emilia-Romagna, Ministero della Infrastrutture e dei trasporti e RFI il **masterplan che definisce gli scenari di sviluppo infrastrutturali e tecnologici**, 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 seguenti tratte:

- ◆ Ferrara-Suzzara-Parma;
- ◆ Bologna - Portomaggiore;
- ◆ Casalecchio - Vignola;
- ◆ 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.

Per perseguire gli obiettivi di miglioramento qualitativo, prosegue l'impegnativo programma di investimenti per rinnovare il parco rotabile e per potenziare e ammodernare la Rete Regionale.

Il **"Piano straordinario"** di investimenti per potenziare e ammodernare le linee regionali e rinnovare il parco ammonta complessivamente a **oltre 400 milioni di euro, suddivisi in misura circa paritaria tra materiale rotabile e interventi infrastrutturali.**



La qualità del servizio ferroviario

I dati sull'andamento della puntualità e dell'affidabilità sono elementi chiave per valutare la qualità del servizio ferroviario.

Puntualità

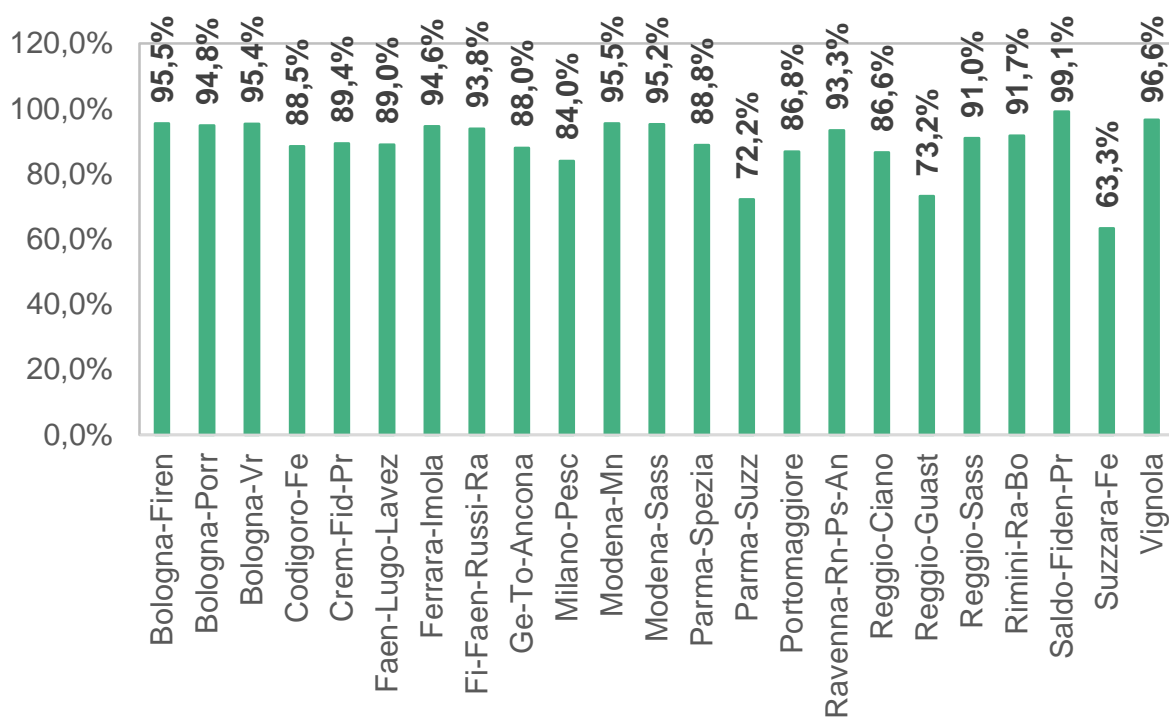
Nel 2020 sono circolati su **Rete Nazionale** **172.655 treni** a Contratto dell'Emilia-Romagna con una puntualità complessiva entro i 5' del 92,83% ed entro i 15' del 97,82%.

Su **Rete Regionale** i treni circolati sono stati **58.079**, con una puntualità dell'86,25% entro i 5' e del 97,11% entro i 15'.

Le cause dei ritardi sono imputabili principalmente all'Impresa ferroviaria seguita dal Gestore dell'Infrastruttura (RFI o FER). Quasi il 18% dei casi di ritardo sono, invece, riconducibili a cause esterne al sistema ferroviario.



Puntualità entro i 5' per singole direttrici
(2020)



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 2020 sono circolati **230.734 treni** e ne sono stati **soppressi, durante tutto l'arco dell'anno, 10.747**, pari a circa il 4,5% dei treni programmati, dei quali l'88% totalmente.

Il numero dei treni soppressi, anomalo rispetto agli anni precedenti, è fortemente influenzato dalle **soppressioni per COVID** effettuate in Gestione Operativa, nel caso in cui le riprogrammazioni del servizio fossero effettuate non in linea con i tempi tecnici necessari all'aggiornamento dei sistemi informatici di programmazione e gestione della circolazione. L'andamento mensile delle soppressioni mostra picchi nei mesi di marzo e aprile.

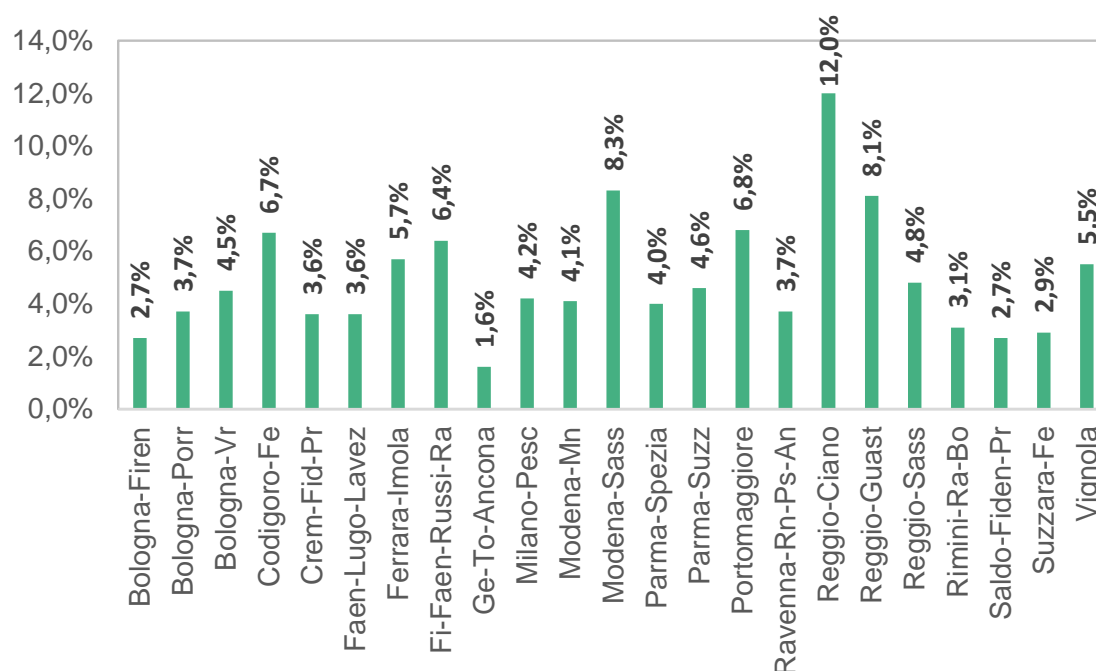
I motivi delle soppressioni sono riconducibili principalmente per il:

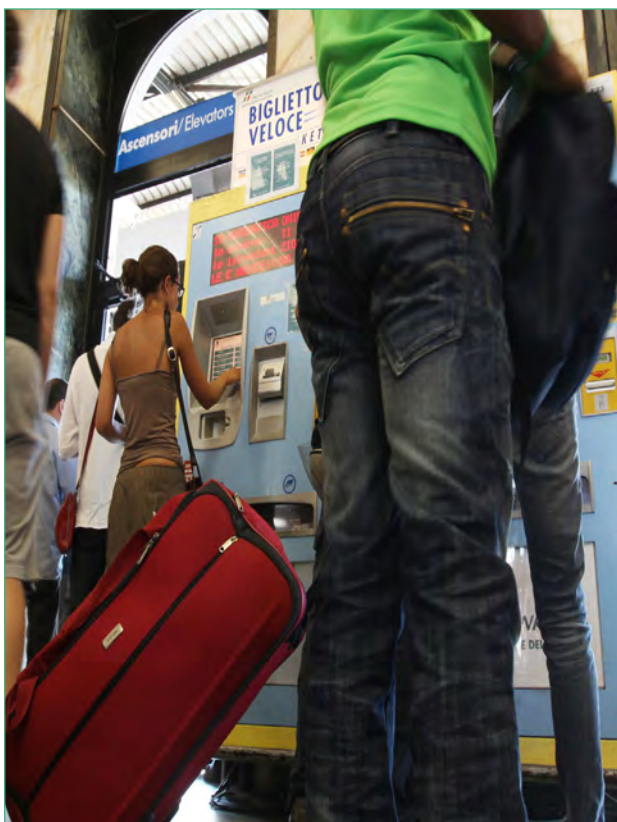
- ◆ 40% a problemi dell'Impresa ferroviaria (ad es. mancanza di personale, indisponibilità/guasto di materiale rotabile, problemi di circolazione);
- ◆ 52% a forza maggiore;
- ◆ 2% a sciopero;
- ◆ 6% a problemi legati all'infrastruttura (ad es. lavori programmati, guasto dell'infrastruttura).



Soppressioni per singole direttrici

(2020)





I passeggeri trasportati

I treni circolanti in Emilia-Romagna 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.

Il 2020 è stato un anno caratterizzato dall'**emergenza sanitaria legata al COVID19**, e, per questo, non si presta a un diretto confronto con gli anni precedenti per via di una serie di modifiche ai servizi e di restrizione alla mobilità delle persone che si sono susseguite durante l'intero anno.

Nei mesi di marzo e aprile, ovvero nella prima ondata della pandemia, oltre alla quasi completa riduzione dei passeggeri dovuta alle restrizioni agli spostamenti delle persone, **il servizio ha visto una consistente riduzione del servizio**: è stato diminuito del 39% in termini di treni*km rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, a fronte di una diminuzione del 93% dei passeggeri. A partire dal mese di maggio, le progressive riaperture del-

le attività e le riduzioni delle restrizioni hanno portato a un leggero aumento della domanda di mobilità e a un ripristino pressoché totale del servizio nel mese di giugno. A partire da maggio le norme di contenimento del virus hanno imposto una **forte riduzione di capacità dei mezzi di trasporto** per garantire il distanziamento delle persone, per cui a un ripristino pressoché completo del servizio rispetto all'anno precedente non si è verificato un analogo aumento della domanda.

A partire dal mese di luglio, e per tutti i mesi estivi, si è verificato un aumento della domanda e il ripristino della totalità dei servizi, caratterizzati da un limite di capacità dei mezzi portato all'80% della piena capacità. In questo periodo la contrazione della domanda rispetto all'anno precedente è stata limitata al 27%. Nei mesi successivi, caratterizzati da una seconda ondata di contagi da virus, non ci sono state riduzioni dei servizi (anzi, le limitazioni di capacità fino al 50% dei posti hanno reso necessario aumentare l'offerta con servizi aggiuntivi), ma, a seguito dei provvedimenti di riduzione degli spostamenti, nel mese di novembre si è registrata una diminuzione della domanda di trasporto ferroviario del 60%.

I viaggiatori che quotidianamente sono saliti, nel 2020, sui treni del trasporto regionale all'interno della regione Emilia-Romagna, sono stati nel **"giorno feriale medio" invernale**, in base alle rilevazioni acquisite nel mese di novembre, circa **64.500**, con una diminuzione del 60% rispetto all'anno precedente. Nella rilevazione estiva la contrazione dei passeggeri rispetto all'anno precedente è stata più contenuta, pari al 27% (84.500 passeggeri), per via delle minori restrizioni alla mobilità del periodo estivo.

Escludendo il 2020 per i motivi appena citati, 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 se pur con numeri inferiori è risultata sempre in ascesa a parte il dato dell'ultimo anno, con un aumento totale nell'arco di 15 anni del 48%, la Rete Nazionale nello stesso periodo cresceva del 39% con picco nel 2019.

Se si sommano i dati emerge un aumento totale, appunto, del 40%.

Lo sviluppo dei servizi

Il **livello dei servizi erogati**, che nel 2019 è stato pari a circa 19.000.000 treni*km per servizi regionali, nel 2020, caratterizzato dall'emergenza sanitaria, si è fermato a un **aumento del 3%** rispetto all'anno precedente, per un **corrispettivo di circa 161 milioni di euro**. I **proventi da traffico** sono passati da 135 mln € del 2019 ai 62 mln € dell'anno 2020.

Nel corso del 2020 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.

È stato **completato il ripristino delle fermate nelle stazioni di Godo e Classe**, che era stato temporaneamente ridotto per far fronte alla velocizzazione.

Il traffico turistico estivo è aumentato, come risultato atteso. I **servizi estivi Bologna-Ravenna-Rimini** nei mesi di giugno, luglio e agosto hanno visto il rafforzamento della programmazione estiva sperimentata l'anno precedente. Sono stati modificati gli orari della relazione **Pesaro/Rimini e Pesaro/Bologna**. In particolare, sono state mantenute le corse aggiuntive nel fine settimana della notte rosa.

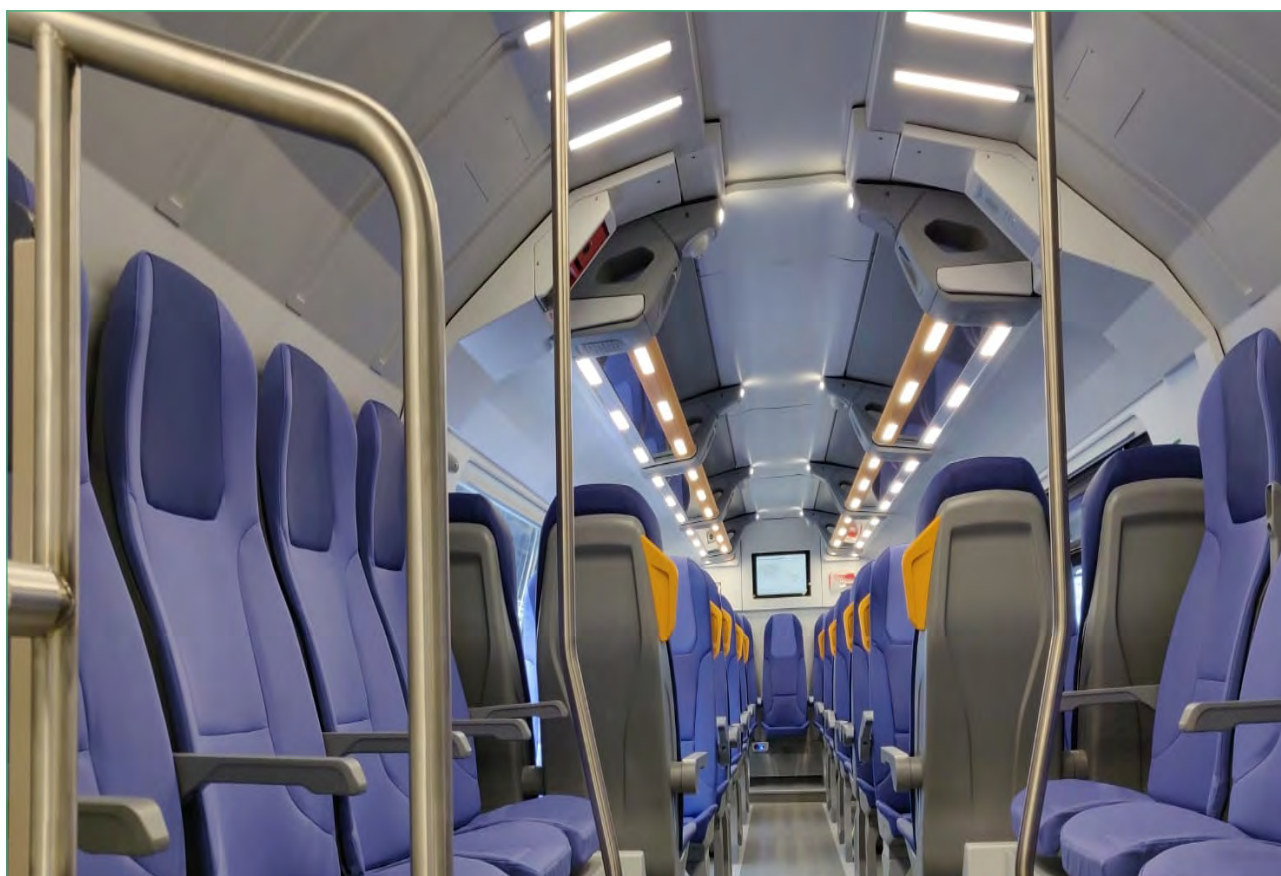
Nel 2020 ci sono stati molti interventi sull'infrastruttura che hanno determinato revisioni nell'offerta per periodi variabili, a cui si è fatto fronte con servizi sostitutivi:

◆ **Lavori programmati:**

- Bologna-Prato: avvio a dicembre 2020 dell'intervento pluriennale di adeguamento della sagoma allo standard PC80. Sono stati programmati servizi sostitutivi integrati con l'offerta dei treni della Porrettana;
- Varo nuovo ponte Teodorico stazione di Ravenna 7-8 novembre 2020 modifica circolazione treni;
- Suzzara Ferrara: interruzione linea per lavori infrastrutturali tra Suzzara e Ferrara dal 5 al 13 dicembre 2020;
- Pontremolese: interruzione linea tra Berceto e Pontremoli dal 14 giugno al 21 luglio 2020 per consentire gli interventi di potenziamento e manutenzione all'infrastruttura ferroviaria.

◆ **Eventi imprevisti:**

- Budrio-Portomaggiore: lavori di messa in sicurezza idraulica della linea da Budrio a Mezzolara. Bus sostitutivi con interscambio a Budrio;
- Reggio-Ciano: interruzione per lavori di soprizzo della linea a Bibiano. Auto sostituzione dell'intero servizio.



Le stazioni ferroviarie

La Regione, nell'ambito della propria azione di riqualificazione del trasporto ferroviario, ha posto particolare attenzione all'**adeguamento delle fermate/stazioni** e più in generale al miglioramento della loro **accessibilità** sia dall'esterno 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. Quest'attenzione, già presente negli obiettivi regionali, ha trovato impulso nel rinnovo del parco rotabile, in corso, che ha messo in evidenza la necessità di favorirne l'accesso "a raso" da parte dei viaggiatori e delle biciclette, portando i marciapiedi ad altezza di 55 cm dal bordo superiore della rotaia, muovendosi nel vigente quadro normativo europeo che si pone l'obiettivo di eliminare progressivamente tutti gli ostacoli all'accessibilità al sistema di trasporto ferroviario. 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 riguardano **l'accessibilità delle stazioni a tutti gli utenti**, con particolare attenzione alle persone con disabilità o a ridotta mobilità (PRM), la creazione di aree di sosta e protezione degli utenti in attesa, scaturite dalla progettazione di un tipo di pensilina che individua un modello ripetibile da applicare, con le opportune variazioni, alle diverse situazioni e localizzazioni, e la riqualificazione dell'informazione agli utenti.

La prima fase degli interventi ha avuto come obiettivo il **miglioramento dell'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 è realizzato con la predisposizione di percorsi tattili di orientamento e sicurezza. Le linee interessate sono state le Reggiane con un investimento di circa € 500.000.

Il 2016 è stato caratterizzato dalla realizzazione della seconda fase con l'attuazione degli interventi per la **riqualificazione completa delle tre stazioni tipo Scandiano, Sassuolo Radici e Lentigione**, che sono state scelte per poter individuare tipologie di pensilina (grande, medio e piccolo) da adattare

alle frequentazioni delle stazioni.

Nel 2017 è stata attuata la terza fase relativa all'**installazione di cartellonistica** per uniformare l'immagine delle stazioni della Rete Regionale che presentavano segnaletica carente, inefficace e caratterizzate dalle gestioni precedenti alla creazione della Società unica FER. La segnaletica è stata adattata ai diversi tipi di stazioni. Nelle stazioni 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 allungati e innalzati i marciapiedi di **Formigine, Fiorano e Sassuolo Terminal**. Sono inoltre state posizionate altre 6 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.

Nel 2018 e 2019 è stata attuata la quarta fase che chiude questo primo ciclo di investimenti. Nell'ambito della programmazione dei fondi POR-FESR 2014-2020, con un contributo regionale di € 1.500.000, sono stati installati **90 monitors in 61 stazioni** della Rete regionale scelte fra le più frequentate o in qualità di nodi di interscambio, oltre a **27 sistemi di videosorveglianza**.

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 per garantire 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 pensili-

ne, 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 2020, nonostante il difficile periodo dovuto alla pandemia, sia a conclusione di interventi avviati nei precedenti anni sia con nuovi interventi, RFI è intervenuta nelle stazioni di **Faenza, Ravenna, Rimini, Monzuno, Castel S. Pietro Terme, Parma, Borgo Val di Taro, Collecchio, Castel S. Giovanni, Rottofreno.**

Altre importanti iniziative e progetti finalizzati alla

riqualificazione delle aree delle stazioni e a incentivo della mobilità sostenibile sono state avviate dalle Amministrazioni comunali interessate, come ad esempio l'intervento di rinnovo e ridisegno del piazzale della stazione a **S. Giovanni in Persiceto** a favore della mobilità ciclistica o il progetto di rivitalizzazione della stazione di **Gambettola.**

Altro importante intervento di ambito urbanistico ma che comporterà una rivisitazione dell'accessibilità alla stazione con il prolungamento del sottopasso e la riqualificazione dell'area di Piazzale Europa è in corso a **Reggio Emilia.**



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.

Si è costituito in una prima configurazione temporanea nel marzo 2005, in attuazione dell'art. 17 della L.R. 30/98, e 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 2020 le consultazioni istituzionali con il CRUFER si sono svolte con regolarità. Oltre ai contatti specifici, ci sono stati incontri plenary il 29 aprile, il 18 settembre e il 17 dicembre. Nel 2021 si è svolta l'Assemblea C.R.U.F.E.R. per il rinnovo dei componenti.

L'integrazione tariffaria: il sistema "Mi Muovo"



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, nonché TrenitaliaTper, la nuova società ferroviaria affidataria dei servizi regionali, adottano il sistema integrato Mi Muovo con l'uso della card Mi Muovo e della card Unica. E' sempre continuo 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, con una sempre maggiore attenzione alla dematerializzazione dei titoli di viaggio, anche attraverso un ricorso più diffuso all'app Roger. Questo servizio online consente di acquistare titoli di viaggio e anche il pagamento di diversi servizi complementari al trasporto pubblico, permettendo una migliore accessibilità dei cittadini ai servizi. L'obiettivo è diffondere l'integrazione tariffaria su buona parte del territorio regionale.

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'E-

milia-Romagna, e da TPER presso le biglietterie della provincia di Bologna, Ferrara e Imola. E' stato confermato anche per la campagna abbonamenti settembre 2020-agosto 2021 "Mi Muovo anche in città", anche a fronte delle conseguenze causate dalla pandemia sul settore del TPL. L'iniziativa è rivolta 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. Confermata nel 2020-2021 l'iniziativa "Grande", con la possibilità ai ragazzi under 14 di viaggiare gratuitamente sul percorso casa-scuola e nel tempo libero sia nei servizi urbani delle 13 città principali, sui servizi extraurbani su gomma e sul servizio ferroviario regionale. Questa campagna ha registrato **146.090 abbonati**. L'iniziativa, unica nel panorama nazionale di promozione della mobilità sostenibile e di welfare familiare, con risparmi attesi dalle famiglie dai 200 ai 600 euro, punta a incentivare l'uso del trasporto pubblico e a educare a una mobilità sostenibile già dalle giovanissime generazioni. Per l'anno scolastico 2021-2022 la gratuità del trasporto pubblico è stata estesa anche ai **ragazzi che frequentano gli istituti delle scuole superiori**, una platea di oltre 208.000 studenti appartenenti a famiglie con ISEE inferiore/fino a 30.000 €. L'iniziativa di gratuità del trasporto pubblico a favore degli studenti iscritti alle scuole superiori è un ulteriore step di agevolazioni verso le giovani generazioni.

A partire dall'anno scolastico 2022-2023 **l'abbonamento gratuito per studenti si chiama per tutti 'Salta su!'**.

La Regione ribadisce inoltre l'impegno per lo sviluppo e l'applicazione delle **tecnologie web di infomobilità** per fornire a chi viaggia in tempo reale gli orari aggiornati di autobus e treni, per consentire gli acquisti dei biglietti tramite cellulari, via web oppure direttamente a bordo degli autobus con bancomat e carte di credito contactless, che aumentano la facilità e la flessibilità di accesso ai servizi integrati.

L'integrazione tariffaria regionale vede come offerta al pubblico questi titoli di viaggio:

Abbonamenti integrati regionali	Caratteristiche e validità	Prezzi	Dove si acquistano
"Mi Muovo anno"	<ul style="list-style-type: none"> - Di tipo forfettario senza limitazione di corse, di prima e di seconda classe ferroviaria - 365 giorni dalla data di emissione 	Il prezzo è composto dalla tariffa relativa alla tratta ferroviaria scelta, a cui si aggiungono la/e quota/e per i servizi urbani il cui prezzo varia da città a città da un minimo di € 110 a un massimo di € 180	In vendita in Emilia-Romagna presso tutte le biglietterie di Trenitalia, di TPER nelle città di Bologna, Imola e Ferrara
"Mi Muovo studenti"	<ul style="list-style-type: none"> - Per studenti fino a 26 anni compiuti, di tipo forfettario, senza limitazione di corse, di sola seconda classe ferroviaria - 365 giorni dalla data di emissione 	Il prezzo è composto dalla tariffa relativa alla tratta ferroviaria scelta a cui si aggiungono la/e quota/e per i servizi urbani il cui prezzo è scontato dell'8% rispetto a quello dell'abbonamento "Mi Muovo annuale". Varia da città a città da un minimo di € 100 a un massimo di € 165	In vendita in Emilia-Romagna presso tutte le biglietterie di Trenitalia e di TPER nelle città di Bologna, Imola e Ferrara
"Mi Muovo Mese"	<ul style="list-style-type: none"> - Di carattere forfettario, senza limitazione di corse, di prima e di seconda classe ferroviaria, personale, nominativo e incedibile - Dal 1° giorno del mese e termine all'ultimo giorno del mese 	Il prezzo è composto dalla tariffa relativa alla tratta ferroviaria scelta a cui si aggiungono la/e quota/e per i servizi urbani il cui prezzo, scontato rispetto al prezzo dell'abbonamento mensile urbano, varia di città in città secondo tre livelli € 18, € 20 e € 25	In vendita in Emilia-Romagna presso tutte le biglietterie di Trenitalia
"Mi Muovo anche in città"	<ul style="list-style-type: none"> - Gli abbonati, mensili o annuali, al trasporto ferroviario regionale, con una percorrenza superiore ai 10 km o a una zona, con partenza e/o arrivo in una delle 10 città capoluogo oltre a Imola, Faenza e Carpi, viaggiano gratis sugli autobus di linea urbani di quella/e città. In questi casi i 3 titoli integrati Mi Muovo anno, Mi Muovo Studenti e Mi Muovo Mese sono stati assorbiti da "Mi Muovo anche in città" 	Questo titolo di viaggio è riferito agli abbonamenti ferroviari mensili e annuali. L'iniziativa prevede il pagamento da parte dell'utenza della sola tratta ferroviaria a cui viene associata d'ufficio la quota dell'origine e/o destinazione a valore zero delle 13 città	In vendita presso le biglietterie di Trenitalia, quelle di TPER per le sole relazioni interne ai bacini di Bologna e di Ferrara e per le sole tariffe sovraregionali e AV bologna- Firenze presso le società autofiloviarie
"Mi Muovo Citypiù ticket"	<ul style="list-style-type: none"> - Biglietto valido 75 minuti - Valido sull'intera area urbana di Bologna sui servizi bus e ferroviari nell'ambito del percorso entro il 1 scaglione Km (1-10 km) 	Il prezzo è di € 1,80	In vendita nella rete commerciale TPER
"Mi Muovo Multibus"	<ul style="list-style-type: none"> - Carnet impersonale da 12 corse da 75 minuti ciascuna - Ogni corsa vale per spostamenti da una zona attraverso l'uso anche di più autobus, compresi gli spostamenti nelle aree urbane delle 10 città capoluogo oltre a Imola, Faenza e Carpi. Per un percorso su bus che attraversa più zone bisogna timbrare ogni volta che si passa a una zona diversa - Utilizzabile da un massimo di 7 persone 	Il prezzo è di € 15	In vendita nelle biglietterie aziendali di Seta, Tep, TPER e Start Romagna; in seguito nella rete delle biglietterie automatiche self-service in Emilia-Romagna

"Mi Nuovo Tutto Treno"

Gli abbonati al servizio ferroviario regionale hanno l'opportunità di utilizzare il titolo di viaggio "Mi Nuovo 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 Nuovo 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 Nuovo Tutto treno" e abbonamento "Mi Nuovo FB-IC" per i soli residenti in Emilia-Romagna.

Per gli abbonamenti Mi Nuovo FB-IC è stato confermato che il prezzo di questo abbonamento è pari a quello del relativo abbonamento mensile FB-IC con estensione regionale Emilia-Romagna scontato del 20% (sia per tutti i collegamenti IC che FB). Sono circa **2.500 i viaggiatori** che si avvalgono di queste facilitazioni.

La politica tariffaria regionale adottata sul resto del territorio, carta Mi Nuovo Tutto Treno che offre una facilitazione ai residenti per utilizzare treni di categoria IC/FB, 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. Si è reso quindi necessario, volendo mantenere una forma di sostegno ai residenti pendolari tra Bologna e Firenze, 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 apposita convenzione con Trenitalia dal 2009.

Allo scadere della convenzione con Trenitalia nel 2016, considerando che nel frattempo si era aggiunta NTV come operatore di servizi AV sulla relazione tra Bologna C.le e Firenze SMN, la Regione ha optato per una diversa modalità di sostegno ai pendolari che fosse indipendente

dall'Impresa ferroviaria. Dal luglio 2016 infatti la Regione Emilia-Romagna rimborsa ex post a cadenza trimestrale una quota fissa di 45 euro per ogni abbonamento mensile, qualsiasi sia sia l'Impresa ferroviaria.

Il numero dei pendolari che beneficiano di questo rimborso è in media di **250 ogni mese**. Il numero è stabile negli ultimi anni (con un lieve calo dovuto alla pandemia nel 2020). La procedura di rimborso si svolge in via telematica.

Abbonamento Mi Nuovo AV 2021

Visto che dal primo gennaio 2021 Trenitalia non emette più l'abbonamento Freccia Bianca per residenti scontato del 20%, la Regione ha siglato una nuova Convenzione con Trenitalia per gli utenti di lunga percorrenza.

Per chi possiede un abbonamento ferroviario regionale mensile o annuale:

- con la **carta Mi Nuovo Tutto Treno mensile** si può accedere a FrecciaBianca e Intercity. Costo: 11 euro fino a 40 Km; 14 euro da 41 a 125 Km; 17 euro oltre 125 Km;
- con la **carta Mi Nuovo Tutto Treno annuale** si può accedere a FrecciaBianca e Intercity. Costo: 110 euro fino a 40 Km, 140 euro da 41 a 125 Km, 170 euro oltre 125 Km. Con questa soluzione grazie all'abbonamento regionale l'utente ha diritto all'utilizzo gratuito dei servizi di trasporto pubblico nelle aree urbane delle 13 città (capoluoghi più Imola, Carpi e Faenza) di origine e/o destinazione dell'abbonamento (iniziativa Mi Nuovo anche in città).

Chi a partire dal 2021 si trovasse ad avere a disposizione per le proprie necessità di pendolare solo treni di categoria Freccia Argento sulla linea convenzionale Rimini-Bologna-Milano può acquistare mensilmente l'**abbonamento di Trenitalia AV con "estensione regionale"**, al costo maggiorato del 5% per poter utilizzare, sulla stessa tratta, anche i treni regionali oltre che i Freccia Bianca e gli Intercity. Il rimborso è di una quota variabile a seconda della lunghezza del percorso. I rimborsi vengono gestiti da FER attraverso l'accredito su un conto corrente bancario.



Il settore stradale

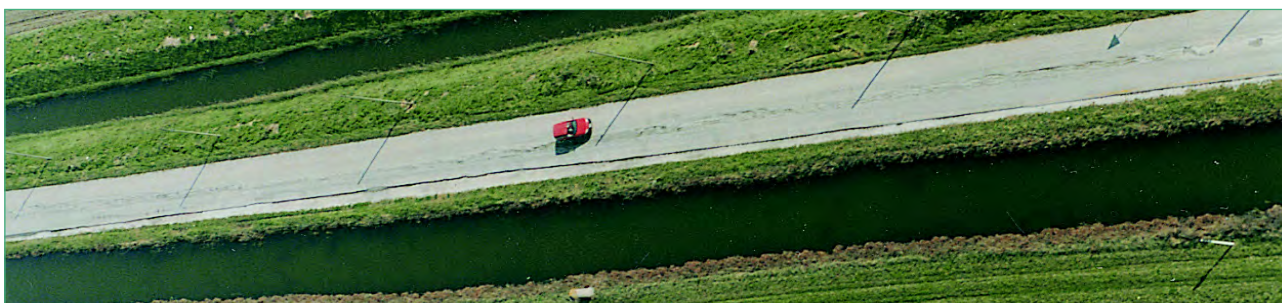
Le funzioni della Regione e il contesto di riferimento

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 previsto 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 questo, 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

REGIONE
DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA

Il settore stradale

285 postazioni di rilievo flussi di traffico

783 milioni di transiti annui

13.000 km rete stradale principale

752 km di rete autostradale con incremento previsto del 13%

872 km strade provinciali trasferite ad ANAS

1.102 M€ opere previste da ANAS in Emilia-Romagna

166,6 M€ manutenzione strade ANAS in corso di realizzazione o conclusa

5 M€ contributo regionale per manutenzione strade provinciali

Incidenza
Covid-19

Dati tratti dal "Rapporto annuale di monitoraggio della mobilità e del trasporto in Emilia-Romagna - Dicembre 2021"

Emilia-Romagna Il futuro lo facciamo insieme.

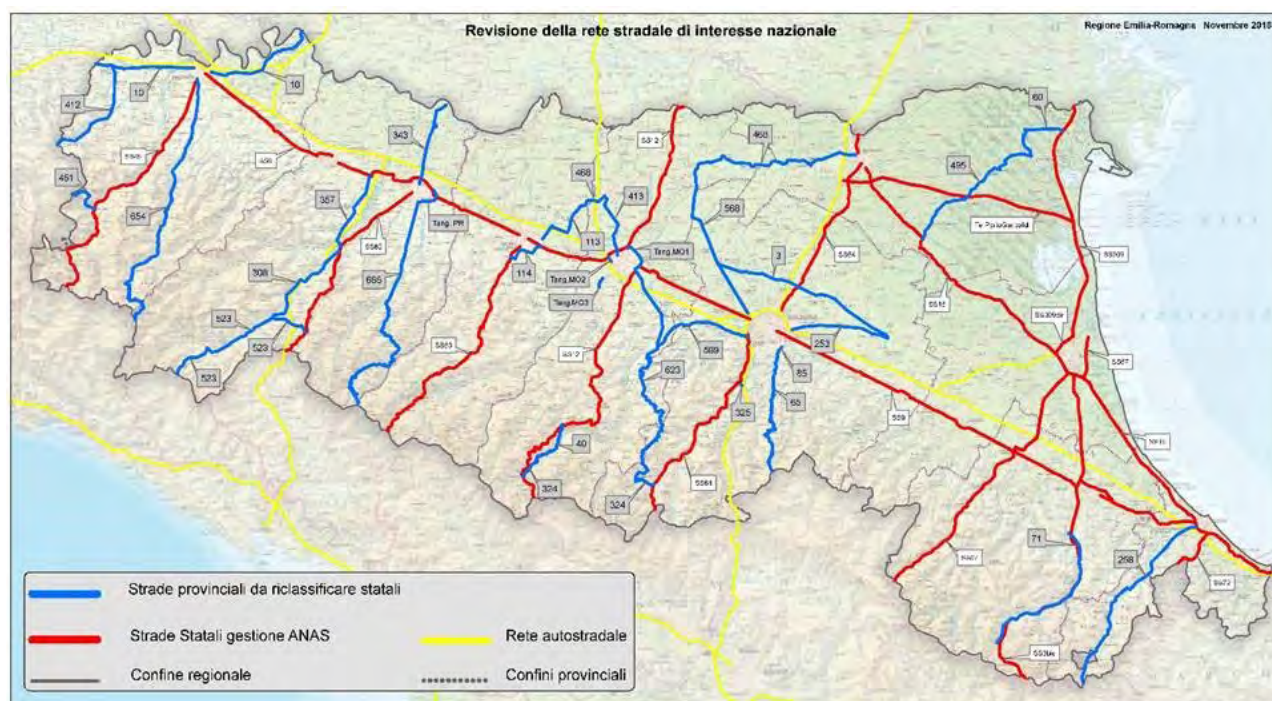


La conoscenza della rete stradale

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. Il sistema è costantemente impementato con ulteriori informazioni e data base dedicati, fra i quali quelli

relativi agli incidenti stradali in particolare quelli georeferenziati, e agli interventi sulla rete stradale finanziati e coordinati dalla Regione. 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 (escluso il 2020 segnato dalla pandemia), 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



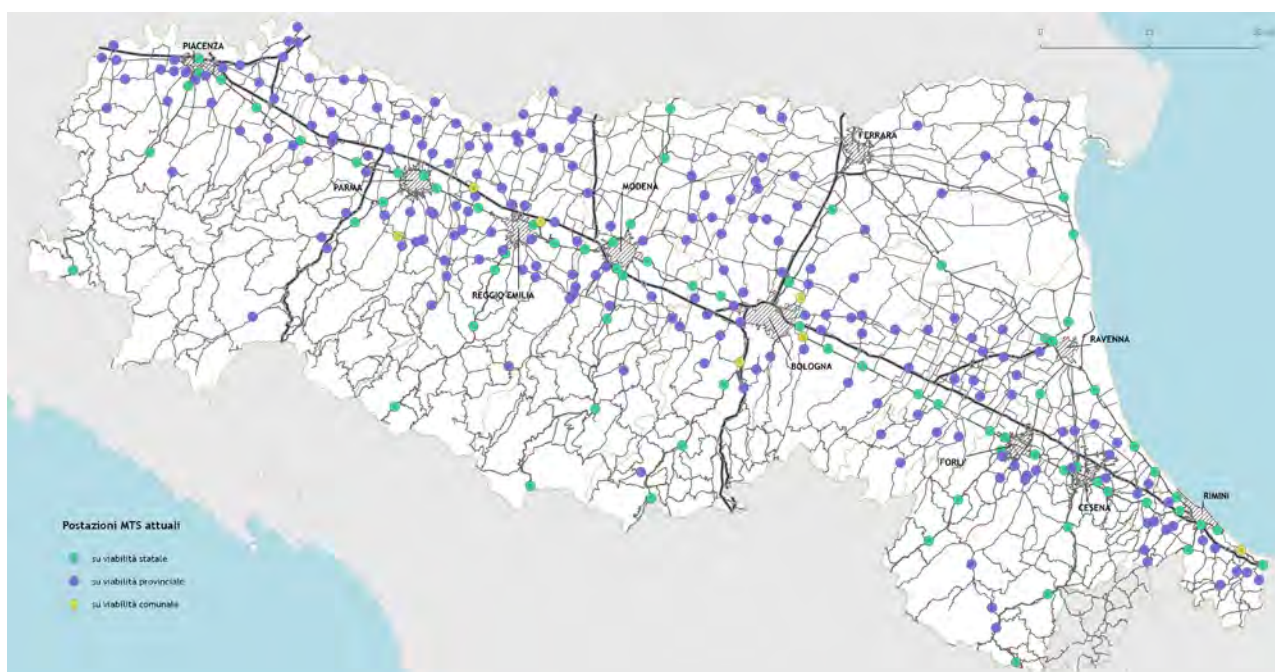
Limiti di transitabilità puntuali e lineari: fanno parte del Catasto della principale viabilità extraurbana regionale e si riferiscono a oltre 5.000 punti singolari (ponti, gallerie, sovrappassi, strettoie, passaggi a livello ecc.) e alle 15 tipologie previste dal Codice della strada per i veicoli e 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 2020 i **transiti annuali** sono stati **793.341.557**, in calo rispetto al 2019, ma va considerata l'incidenza della **pandemia COVID19**, che ha portato a una riduzione della mobilità.





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 2020. Nel calcolo dei mezzi pesanti sono state inserite le categorie di pedaggio (B, 3, 4, 5).



Flussi per tratto autostradale (Confronto 2020-2019)

Autostrada	Postazione	Descrizione tratta elementare	Flussi 2020				Flussi 2019				Variazione % 2020-2019 flussi totali
			Flusso totale	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	% pesanti	Flusso totale	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	% pesanti	
A1	1	BASSO LODIGIANO PIACENZA NORD - N. A1/COMPLANARE KM 55	66.305	40.152	26.153	39%	76.847	50.388	26.459	34%	-14%
A1	2	ALL.A1/A21 - FIORENZUOLA	79.279	46.921	32.358	41%	91.866	59.113	32.752	36%	-14%
A1	3	FIORENZUOLA - FIDENZA SALSOMAGGIORE T.	75.757	44.940	30.817	41%	88.344	57.019	31.325	35%	-14%
A1	4	FIDENZA SALSOMAGGIORE T. - ALL. A1/A15	75.252	44.984	30.268	40%	88.928	57.861	31.067	35%	-15%
A1	5	ALL. A1/A15 - PARMA	70.113	41.395	28.719	41%	83.317	53.559	29.758	36%	-16%
A1	6	PARMA - CANOSSA CAMPEGINE	73.126	43.201	29.925	41%	85.040	54.791	30.249	36%	-14%
A1	7	CANOSSA CAMPEGINE - REGGIO EMILIA	76.297	46.152	30.145	40%	88.480	58.060	30.420	34%	-14%
A1	8	REGGIO EMILIA - ALL. A1/A22	77.370	47.271	30.099	39%	89.033	58.949	30.085	34%	-13%
A1	9	MODENA NORD - MODENA SUD	93.083	55.145	37.938	41%	106.045	68.071	37.974	36%	-12%
A1	10	MODENA SUD - ALL. A1/A14 N. (*)	99.632	60.900	38.732	39%	115.971	76.492	39.479	34%	-14%
A1	11	ALL. A1/A14 N. - ALL. A1/RAC.CAS.	35.499	21.957	13.543	38%	39.617	25.756	13.861	35%	-10%
A1	12	ALL.A1/RAC.CAS. - SASSO MARCONI (**)	61.050	37.078	23.972	39%	63.374	39.483	23.890	38%	-4%
A1	13	SASSO MARCONI - ALL.A1/VDV NORD	53.009	30.614	22.395	42%	58.587	35.576	23.011	39%	-10%
A13	20	BOLOGNA ARCOVEGGIO - BOLOGNA INTERPORTO	54.327	34.511	19.815	36%	61.020	41.292	19.728	32%	-11%
A13	21	BOLOGNA INTERPORTO - ALTEDO	50.204	32.709	17.495	35%	56.841	39.275	17.565	31%	-12%
A13	22	ALTEDO - FERRARA SUD	48.398	31.063	17.335	36%	55.158	37.742	17.417	32%	-12%
A13	23	FERRARA SUD - FERRARA NORD	41.112	23.607	17.504	43%	46.514	28.797	17.717	38%	-12%
A13	24	FERRARA NORD - OCCHIOBELLO (***)	44.032	26.147	17.885	41%	50.428	32.115	18.312	36%	-13%
A14	25	ALL. A1/A14 N. - BOLOGNA B.PANIGALE	66.380	40.408	25.972	39%	77.378	51.423	25.955	34%	-14%
A14	26	ALL.A1/RAC.CAS. - BOLOGNA CASALECCHIO	39.674	27.513	12.161	31%	45.443	32.726	12.717	28%	-13%
A14	27	ALL.A14/RAC.CAS - ALL.A14/A13	80.901	48.807	32.094	40%	93.704	60.962	32.742	35%	-14%
A14	28	BOLOGNA FIERA - BOLOGNA S.LAZZARO	64.224	39.304	24.920	39%	73.598	48.678	24.920	34%	-13%

Autostrada	Postazione	Descrizione tratta elementare	Flussi 2020				Flussi 2019				Variazione % 2020- 2019 flussi totali
			Flusso totale	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	% pesanti	Flusso totale	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	% pesanti	
A14	29	B O L O G N A S.LAZZARO - CASTEL S.PIETRO	80.725	52.837	27.888	35%	90.800	63.237	27.563	30%	-11%
A14	30	CASTEL S.PIETRO - IMOLA	80.442	52.311	28.131	35%	90.655	62.696	27.958	31%	-11%
A14	31	IMOLA - AL. A14/ DIR. RA	76.059	49.260	26.798	35%	85.880	59.156	26.724	31%	-11%
A14	32	ALL. A14/DIR. RA - dir RAVENNA	15.112	9.616	5.496	36%	16.772	11.336	5.435	32%	-10%
A14	33	ALL. A14/DIR. RA - FAENZA	63.189	40.954	22.236	35%	71.788	49.488	22.300	31%	-12%
A14	34	FAENZA - FORLI'	61.804	39.694	22.109	36%	69.476	47.420	22.056	32%	-11%
A14	35	FORLI' - CESENA NORD	62.668	41.307	21.360	34%	70.333	48.928	21.405	30%	-11%
A14	36	CESENA NORD - CE- SENA	58.013	38.166	19.847	34%	64.353	44.388	19.965	31%	-10%
A14	37	CESENA - VALLE RU- BICONE	58.245	38.358	19.887	34%	64.482	44.552	19.931	31%	-10%
A14	38	VALLE RUBICONE - RIMINI NORD	55.530	36.479	19.051	34%	61.813	42.588	19.225	31%	-10%
A14	39	RIMINI NORD - RI- MINI SUD	55.004	35.760	19.244	35%	61.189	41.746	19.443	32%	-10%
A14	40	RIMINI SUD - RIC- CIONE	57.704	38.194	19.510	34%	63.279	43.644	19.635	31%	-9%
A14	41	RICCIONE - CATTO- LICA	53.273	34.591	18.682	35%	58.467	39.699	18.768	32%	-9%
A14	42	CATTOLICA - PESARO URBINO	44.477	27.259	17.218	39%	48.936	31.670	17.266	35%	-9%
A15	43	PARMA OVEST - ALL. A1	20.929	11.486	9.443	45%	22.457	14.712	7.745	34%	-7%
A15	44	FORNOVO - PARMA OVEST	19.307	12.238	7.069	37%	21.226	13.931	7.295	34%	-9%
A15	45	BORGOTARO - FOR- NOVO	19.160	12.196	6.964	36%	20.902	13.758	7.144	34%	-8%
A15	46	BERCETO - BORGOTARO	17.826	11.133	6.693	38%	19.447	12.540	6.907	36%	-8%
A15	47	PONTREMOLI - BER- CETO	17.594	10.896	6.698	38%	19.152	12.252	6.901	36%	-8%
A21	48	CASTEL SAN GIO- VANNI - PIACENZA OVEST	35.698	17.743	17.955	50%	44.129	25.462	18.667	42%	-19%

Autostrada	Postazione	Descrizione elementare tratta	Flussi 2020				Flussi 2019				Variazione % 2020- 2019 flussi totali
			Flusso totale	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	% pesanti	Flusso totale	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	% pesanti	
A21	49	CAORSO - ALL. A21 DIR. FIOREZZUOLA	23.375	11.412	11.963	51%	27.527	14.716	12.811	47%	-15%
A21	50	ALL. A21 DIR. FIO- RENZUOLA - CASTEL- VETRO PIACENTINO	33.222	16.694	16.528	50%	38.934	21.254	17.680	45%	-15%
A21	51	CASTELVETRO PIA- CENTINO - CREMO- NA	31.735	15.141	16.594	52%	36.800	19.146	17.654	48%	-14%
A22	52	CAMPOGALLIANO - CARPI	40.996	24.450	16.547	40%	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
A22	53	CARPI - REGGIOLO	36.877	21.116	15.761	43%	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
A22	54	REGGIOLO - PEGO- GNAGA	35.693	20.189	15.504	43%	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.

(*) Per errore materiale nella composizione della tabella i dati contenuti nel rapporto di monitoraggio 2020 risultano errati.



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).

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), con un'offerta che prevede una **partecipazione finanziaria pubblica di 179.700.000 euro e un tempo di esecuzione dei lavori di 44 mesi** dall'approvazione del progetto esecutivo. L'importo complessivo dell'**investimento ammonta a circa 1.158.720.000 euro**.

A marzo 2010 l'ATI Autostrada del Brennero ha co-



stituito la **società di progetto Autostrada Regionale Cispadana** (ARC SpA, 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 preliminari** sul progetto preliminare (conclusa a maggio 2011), che ha consentito alla Regione di acquisire preventivamente le intese, i pareri, i nullastanti di tutti gli enti che devono esprimersi sul progetto definitivo. La Regione ha richiesto al Concessionario di integrare il progetto preliminare con alcune **varianti** che riguardano l'ambito del Nodo di Ferrara, del collegamento Bondeno-Cento, del Casello San Felice-Finale Emilia, dell'attraversamento in trincea in comune di Mirandola, della Tangenziale di Concordia in complanare all'Autostrada, dell'Interconnessione con la A22 e il miglioramento dell'accessibilità area industriale Rame, della Partecipanza agraria di Cento con lo studio di una soluzione più a sud, dell'attraversamento in comune di Sant'Agostino. A seguire la Giunta regionale ha approvato, a dicembre 2011, il progetto preliminare nella versione coordinata, per un costo di 1.179.263.519 euro e, successivamente, ha chiesto al Concessionario di elaborare il progetto definitivo, sottoposto a ottobre 2012 alla **procedura di Valutazione di impatto ambientale (VIA) da parte del Ministero dell'Ambiente**, insieme alla pubblicazione dell'avviso sui quotidiani per consentire la presentazione di osservazioni.

Per l'approvazione del progetto definitivo dell'opera, a novembre 2012 la Regione ha indetto la **Conferenza di servizi finalizzata all'Accordo di programma** in variante alla pianificazione territoriale e urbanistica, le cui sedute si sono svolte tra dicembre 2012 e febbraio 2013. Sono stati invitati a partecipare, oltre agli enti territoriali che dovranno variare i rispettivi piani territoriali e urbanistici, anche i soggetti chiamati a espri-

mersi, con assenti/pareri/nulla osta, sul progetto definitivo dell'opera. Questa procedura è stata sospesa dopo la seconda seduta, in attesa del provvedimento di VIA Ministeriale. Il Concessionario, a seguito della richiesta di integrazioni da parte della Commissione VIA, ha pubblicato la documentazione integrativa, presentata nell'agosto 2013 a seguito della richiesta del Ministero.

La Regione a marzo 2014 ha quindi espresso un **parere sulla valutazione di impatto ambientale** del progetto autostrada regionale Cispadana, affermando la compatibilità ambientale dell'opera anche se con 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. Questo parere è obbligatorio e concorrente, insieme a quello del Ministero dell'Ambiente. Al contrario a gennaio 2015 la Commissione VIA ha espresso parere favorevole con prescrizioni.

Nel frattempo, dopo la firma ad aprile 2013 della **Nuova Intesa Generale Quadro tra Regione e Governo**, l'autostrada regionale Cispadana è stata inserita nell'XI Allegato Infrastrutture Strategiche al DEF. Con la Legge di conversione del DL 133/14 (Sblocca Italia) è stata prevista la possibilità che lo Stato potesse subentrare alla Regione nella concessione in forza dell'inserimento dell'opera, qualificata di rilevanza strategica nazionale, nell'Allegato Infrastrutture citato. A seguire, con la legge regionale 2/2015 è stato previsto che la Regione 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 M€ e nel corso del 2015 sono state avviate le procedure per il subentro dello Stato alla Regione nella concessione dell'autostrada Cispadana.

Visto il contrasto dei pareri dei due Ministeri, **la valutazione sulla compatibilità o meno dell'opera è stata rimessa al Consiglio dei Ministri** che ha condiviso la proposta del Ministero dell'Ambiente. ARC ha quindi depositato e pubblicato a marzo 2016 la documentazione integrativa alla procedura di VIA. A maggio 2016 la Giunta regionale ha espresso il parere sulla valutazione di impatto ambientale del progetto integrativo e 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 luglio 2017 ha emesso il decreto n. 190 di VIA Ministeriale

positivo con prescrizioni, a seguito del quale il Concessionario ha avviato l'attività di adeguamento del progetto definitivo alle prescrizioni VIA.

Nel corso del 2017, alla luce di alcune criticità emerse, è stata rivalutata l'opportunità che **la Concessione venisse mantenuta in capo alla Regione**, mentre nel 2018 e 2019 è proseguita l'attività di verifica dell'adeguamento da parte del Concessionario del progetto definitivo alle prescrizioni del Decreto VIA n. 190/2017. Sono stati svolti numerosi incontri per analizzare nuove soluzioni progettuali per ottimizzare il costo di investimento complessivo dell'autostrada e delle opere complementari e per garantire la sostenibilità finanziaria dell'opera.

La Regione ha inoltre stanziato 100.000.000 euro iva compresa per giungere all'approvazione del progetto definitivo dell'opera, anche a fronte dell'impegno della Concessionaria ARC ad aumentare il proprio capitale sociale, pari ad altrettanti 100.000.000 euro, per garantire la sostenibilità economica finanziaria e la bancabilità del progetto.

Quest'attività di **ottimizzazione del costo di investimento** complessivo è proseguita anche nel corso del 2020, portando all'adeguamento del progetto alle prescrizioni della VIA a parità di costo dell'investimento. Nel 2020 è proseguita anche la verifica della sostenibilità economico finanziaria dell'opera.

E' stata anche realizzata una valutazione trasportistica e dei costi benefici di tre soluzioni progettuali per stimare i flussi veicolari della Cispadana ed è emerso che la soluzione migliore è quella in essere.



Gli investimenti regionali per la rete stradale di interesse regionale

Per quanto riguarda il finanziamento di interventi sulla rete di interesse regionale, dopo che con i Programmi degli scorsi anni (2002-2010) sono state finanziate opere per un costo complessivo di **oltre 735 milioni di euro**, successivamente si è proceduto attraverso altri canali di finanziamento sia regionali che nazionali, al fine di perseguire l'obiettivo di completare gli interventi programmati e previsti dal PRIT98 e di mettere in sicurezza la rete viaria di competenza delle Province e della Città metropolitana di Bologna.

L'obiettivo perseguito dalla Regione, insieme alle 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 2020, hanno registrato gli avanzamenti illustrati di seguito.

Per quanto riguarda la **Pedemontana**, è stato completato il nuovo tracciato nel territorio della Città metropolitana di Bologna e sono in esercizio alcuni tratti in provincia di Modena, Reggio Emilia e Parma. Alcuni lotti in provincia di Modena sono in corso di esecuzione o progettazione. In particolare, il lotto in Provincia di Modena per il quale si è tenuta la gara nel 2019, è stato avviato il 15 gennaio 2021 con data fine prevista entro gennaio 2022. Il tratto mancante fra via Montanara e la SP17 è tuttora in fase di progettazione dopo aver ottenuto il finanziamento a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020, nell'ambito del Piano operativo infrastrutture approvato dal CIPE il 1° dicembre 2016; se ne prevede l'aggiudicazione entro la fine del 2022.

In provincia di Parma nel 2019 è stato sviluppato il progetto di fattibilità tecnico - economica del tratto di Pedemontana in variante all'abitato di Sala Baganza.

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 SpA, 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, per verificarne la sostenibilità finanziaria nell'ambito della concessione e la società lo ha fatto nei primi mesi del 2020. Nel corso del 2020, tuttavia, a causa della situazione pandemica, non si è perfezionata l'approvazione da parte del MIMS del Piano finanziario regolatorio nel quale avrebbe potuto essere inserito anche il tratto di Cispadana appena descritto.

La Regione **monitora ogni sei mesi l'andamento degli interventi finanziati alle Province**. Gli ultimi dati disponibili, relativi al 31/12/2020, mostrano **158 gli interventi finanziati dal 2002 al 2010**, di cui 152 conclusi, 5 in corso di realizzazione e 1 in fase di progettazione o ancora da avviare. A questi vanno aggiunti **47 nuovi lavori**, finanziati con le economie degli interventi degli anni precedenti. Tra gli **interventi ancora da avviare SP 4 "Nuova Galliera"**

Lungo Reno - opere di collegamento che ricadono in comune di Bologna tra la Nuova Galliera e la via Cristoforo Colombo - Stralcio 2: il progetto ha subito forti ritardi a causa della particolare complessità del procedimento di acquisizione delle aree. La Città Metropolitana ha completato il progetto definitivo a luglio 2020 e ha dato avvio all'iter approvativo da parte degli Enti coinvolti. Gli **interventi in corso di esecuzione**, invece, sono riportati nella tabella seguente.

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
2004	Ravenna	Razionalizzazione e messa in sicurezza con eliminazione punti critici lungo la ex ss 302 Brisighellese (2° lotto)	2.065.827,60	2.065.827,60	0,00	0%
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	3.100.800,00	2.200.000,00	900.800,00	80,00%
2007	Ravenna	Razionalizzazione e messa in sicurezza con eliminazione dei punti critici lungo la ex SS 306 Casolana 1°lotto Il stralcio	3.500.000,00	3.500.000,00	0,00	95,79%
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"	1.930.000,00	1.700.000,00	230.000,00	56,76%
2008	Parma	Sistema Cispadano - Riqualfica SP588R e collegamento con la nuova Cispadana - lotto 1	2.800.000,00	1.500.000,00	1.300.000,00	95%
2010	Modena	SP 569R Nuova Pedemontana - 4° stralcio Via Montanara - S. Eusebio - 2° e 3° lotto: collegamento Via Belvedere - Via Gualinga Tratto A: Via Belvedere - SP17	8.500.000,00	8.500.000,00	0,00	19%

Due interventi riportati come critici nella precedente pubblicazione hanno invece avuto un avanzamento:

- ◆ **SP 569 R Nuova Pedemontana 4° stralcio Via Montanara - S. Eusebio - 2° e 3° lotto:** collegamento Via Belvedere - Via Gualinga Tratto A: Via Belvedere - SP17: l'attuazione dell'opera ha subito un ritardo a seguito di una serie di concause. La Provincia ha bandito una nuova procedura di gara e l'aggiudicazione definitiva dei lavori è avvenuta a giugno 2020, con firma del contratto con la ditta esecutrice a settembre 2020. I lavori sono stati consegnati il 15/1/2021, con termine previsto a gennaio 2022;
- ◆ **razionalizzazione e messa in sicurezza della ex SS 302 Brisighellese (2° lotto):** i lavori sono stati aggiudicati alla ditta Zaccaria Costruzioni e l'aggiudicazione è diventata efficace il 16 ottobre 2020.

Per l'intervento **Sistema Cispadano - Riqualfica SP588R e collegamento con la nuova Cispadana - lotto 1** (costituente un tratto della tangenziale di Busseto) i lavori principali sono stati conclusi, mentre sono in corso di ultimazione alcune opere complementari, che hanno subito un ritardo anche a causa della pandemia. Previsto il completamento di tutti i lavori per luglio 2021.



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. In attuazione dell'Intesa sono stati sottoscritti l'**Accordo di Programma Quadro in materia di infrastrutture viarie** e i successivi **Accordi integrativi**.

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 interventi 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.

Interventi Piano Operativo Infrastrutture in Emilia-Romagna

Interventi	Soggetto attuatore	Costo mln euro	Risorse FSC mln euro
Asse tematico A: interventi stradali			
Linea d'azione 1 - Completamenti di itinerari già programmati			
Nuova rotonda su SS16 in comune di S. Giovanni in Marignano (RNn)	Comune di S. Giovanni in M.	0,620	0,620
Completamento viabilità di via Brenta in comune di S. Giovanni in Marignano (RN)	Comune di S. Giovanni in M.	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	Comune di Forlì	7,000	7,000
Interventi funzionali all'accesso nord all'Interporto di Bologna	Società Interporto di Bologna SpA	2,000	2,000
Allargamento della via Bondanello a Castel Maggiore (Bo)	Comune di Castel Maggiore	1,00	1,00
Totale		11,55	11,55
Linea d'azione 2 - 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	Comune di Rimini	11,880	11,880
Manutenzione straordinaria strade comunali di montagna	Unioni montane	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	Comune di San Clemente	0,230	0,230
SS45 Ammodernamento del tratto Rio Cernusca - Rivergaro	ANAS	133,000	15,000
Ripristino viabilità comunale in comune di Gemmano	Comune di Gemmano	0,150	0,150
Restyling Piazza Boccioni e nuova pavimentazione in comune di Morciano di Romagna (RN)	Comune di Morciano di R.	0,570	0,570
SS9 - Variante all'abitato di Santa Giustina in comune di Rimini e rotonda via Italia	ANAS	11,800	11,800
SS67 adeguamento da Classe al Porto di Ravenna	ANAS	27,000	20,000
Collegamento SS9 località S. Giovanni in Compito- casello A14 Valle del Rubicone	Provincia di Forlì-Cesena	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	Provincia di Reggio Emilia	0,600	0,300
Totale		120,630	73,930
Linea d'azione 3 - 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 (MO)	Provincia di Modena	0,855	0,330
Tangenziale di Fogliano fraz. comune Reggio Emilia - SP467R	Provincia di Reggio Emilia	10,000	5,000
Riqualificazione di via Gardizza (SP 59) Conselice (RA)	Provincia di Ravenna	3,000	3,000
Tangenziale sud di Formigine (Mo)	Comune di Formigine	5,415	5,415

Interventi	Soggetto attuatore	Costo mln euro	Risorse FSC mln euro
SP467R M0 Pedemontana - 4° stralcio 3° lotto - tratto B: SP17 - Via Gualinga e 4° stralcio 4° lotto: Via Gualinga - Via Montanara	Provincia di Modena	11,850	11,850
IV stralcio nuova viabilità Sud di Fidenza (PR) per il collegamento casello A1 - SS9 Via Emilia - ospedale di Vaio - Salsomaggiore	Comune di Fidenza	2,800	1,000
Nuovo collegamento SP 5 - zuccherificio Co.Pro.B. in comune di Minerbio (BO) e roatorie su via Ronchi	Comune di Minerbio	2,450	2,000
Riqualificazione ponte sul fiume Taro nei comuni di Parma, Noceto e Fontevivo	Comune di Parma	2,000	1,500
Totale		37,570	30,095
Asse tematico D: messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale esistente			
Linea d'azione 1 - 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	Provincia di Parma	3,000	3,000
Ripristino ponte sul Po Giuseppe Verdi	Provincia di Parma	2,1	1,000
SS 16 messa in sicurezza nell'abitato di Rimini	Comune di Rimini	5,270	5,270
Totale		10,270	9,270
Asse tematico E: altri interventi			
Linea d'azione 1 - Miglioramento sicurezza infrastrutture			
interventi approvati con il II Addendum al P.O. (Delibera CIPE 12/2018) e successive rimodulazioni approvate dalla cabina di regia	Comune di Calderara di R. (BO)	0,640	0,640
Totale		0,640	0,640
TOTALE INTERVENTI STRADALI		180,610	124,895

Riguardo alla **manutenzione straordinaria delle strade comunali di montagna**, nel 2018 la Regione ha sottoscritto con il Ministero dei trasporti una convenzione con la quale la Regione 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, individuati come attuatori delle opere. Una criticità riscontrata, tuttavia, è quella della onerosità degli adempimenti previsti per questo tipo di finanziamenti, che risultano sproporzionati rispetto alla loro entità e molto gravosi per le Unioni montane. Altre risorse sono state assegnate al settore stradale da **cofinanziamenti da parte di soggetti privati o pubblici mediante convenzioni**. I finanziamenti assegnati a favore di interventi su strade di interesse regionale, i cui lavori nel 2020 risultavano in corso di progettazione, esecuzione o ultimati, ammontano a un importo complessivo di € 7.694.793,81 a carico della Regione, a fronte di un costo complessivo delle opere di € 21.131.025,89.



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 1.102 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	187,55
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	61,87
SS727 bis	Sistema Tangenziale di Forlì. Collegamento viario Tangenziale Est - 3° lotto	115
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	11,18
SS45	Ammodernamento nel tratto Cernusca-Rivergaro	133
SS72	SS72 di San Marino - Interventi di riqualificazione e messa in sicurezza	25
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.

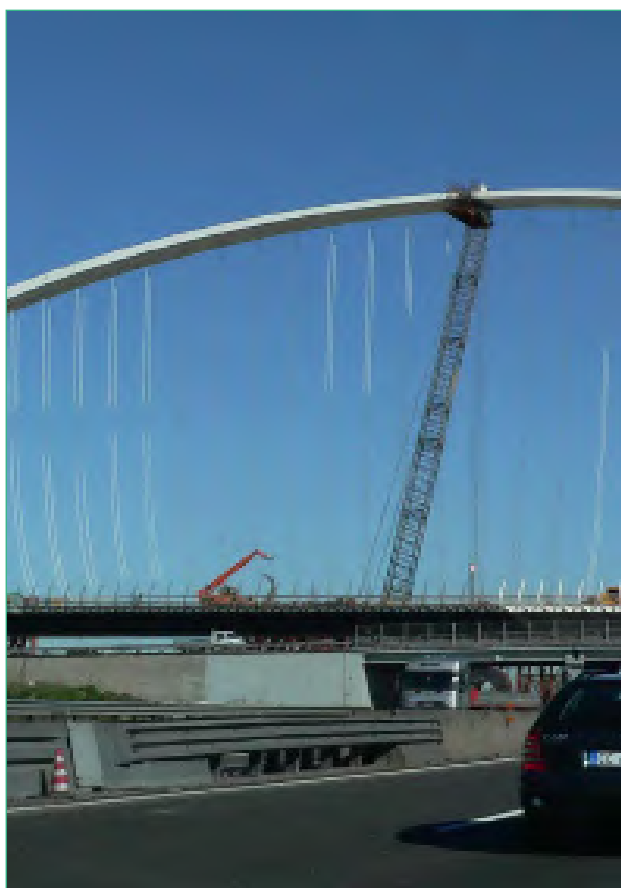
Con Delibera di Giunta 1733/2018 la Regione ha consentito alla revisione della rete così come condivisa con gli enti interessati.

Nel novembre 2018 è stata sancita l'intesa in Conferenza Unificata sul DPCM "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 3,3 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.

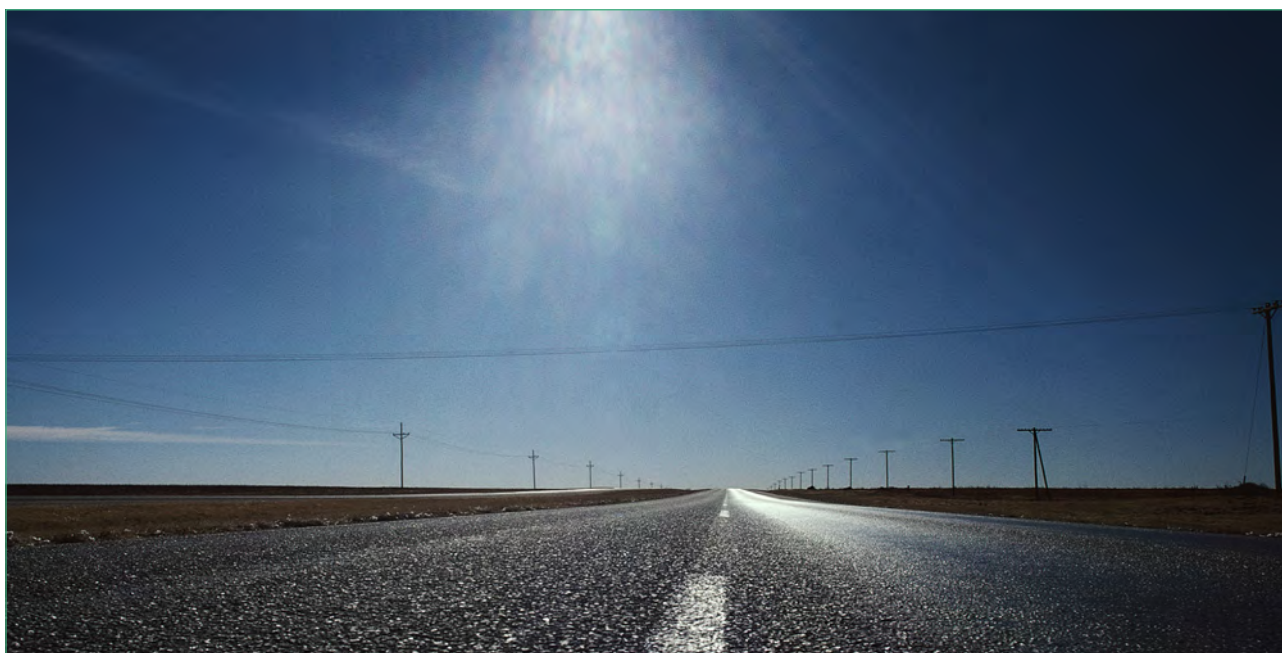
Per agevolare la realizzazione di un investimento di queste proporzioni, con tutti i benefici che ne derivano per il territorio in termini di riqualificazione della propria dotazione infrastrutturale, **la Regione Emilia-Romagna svolge da tempo un'azione di coordinamento e di mediazione** fra le esigenze a volte 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 2020 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.

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) Sottoscritto l'Atto Aggiuntivo all'Accordo del 15/4/2016. Aggiornato il Progetto definitivo e indetta la Conferenza dei Servizi	1.500 (costo incrementato a seguito di tutte le modifiche ed integrazioni apportate)	13
Bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo	AutoCS	È divenuta efficace la Convenzione di concessione Approvato il progetto esecutivo e avviate le attività di esproprio delle aree interessate dalle opere	514	20
Corridoio autostradale Tirreno-Brennero (TIBRE) da Parma a Nogarole Rocca - 1° stralcio (Parma-Terre Veridiane)	Autocamionale della Cisa	Lavori in corso di esecuzione (consegna definitiva dei 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 Valutazione di Impatto Ambientale (Decreto ministeriale n. 333 del 27/11/2018), in corso approvazione del progetto definitivo adeguato alle prescrizioni	492	33

(*) Il costo comprende la complanare nord Ponte Rizzoli-San Lazzaro di Savena e dei relativi caselli.



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 e che mira ad avvicinarsi entro il 2050 all'obiettivo "zero vittime". Dai

dati provvisori del 2020 emerge un quasi raggiungimento di questo obiettivo, dovuto però alla riduzione del traffico e quindi alla minore esposizione e non a fattori legati alla sicurezza stradale. La Regione conferma comunque il suo forte impegno in questa direzione, sottolineando il necessario coinvolgimento di tutti gli utenti e di chi può incidere sul fenomeno. Per farlo interviene 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



Dati sull'incidentalità in Emilia-Romagna

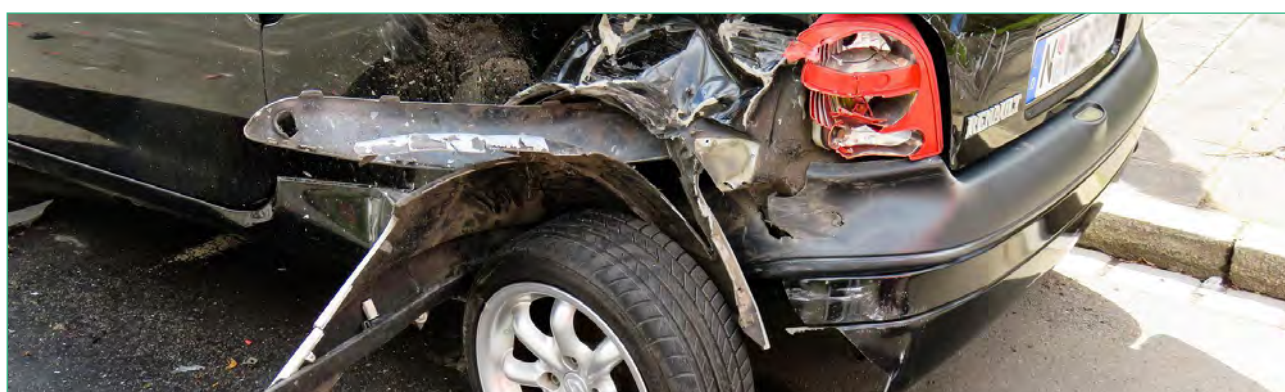
Per rilevare i dati sull'incidentalità la Regione ha da tempo aderito al protocollo Istat e, sulla base di questo accordo, ha presentato a questo Istituto il **progetto MISTeR** sull'organizzazione delle attività connesse al processo di produzione dei dati relativi al proprio ambito territoriale, la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

consente di avere a disposizione i dati con maggiore tempestività e qualità, soprattutto in riferimento alla localizzazione georeferenziata, ma si segnala che i cambiamenti istituzionali che hanno interessato gli enti coinvolti, in particolare le Province che hanno visto una riduzione di risorse e personale, rendono difficile mantenere i livelli raggiunti in passato.

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

(2010-2019 - 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
2019	172.183	16.767	3.173	352	241.384	22.392



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

(2017-2019 - Fonte Istat)

Provincia	2019			2018			2017		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Piacenza	3.805	68	5.197	3.813	75	5.206	3.905	82	5.458
Parma	1.129	33	1.466	1.139	41	1.573	1.110	32	1.527
Reggio E.	1.615	43	2.034	1.553	25	2.028	1.653	31	2.137
Modena	2.631	57	3.503	2.625	39	3.556	2.830	57	3.864
Bologna	1.495	33	2.001	1.457	35	1.955	1.595	49	2.140
Ferrara	1.041	22	1.423	1.012	20	1.395	1.053	27	1.452
Ravenna	1.620	42	2.208	1.615	34	2.205	1.724	46	2.327
Forlì-Cesena	1.731	30	2.410	1.771	32	2.432	1.772	32	2.436
Rimini	1.700	24	2.150	1.612	15	2.052	1.720	22	2.159
E-R	16.767	352	22.392	16.597	316	22.402	17.362	378	23.500



16.767 incidenti, 22.392 feriti, 352 morti. Questo il bilancio degli incidenti stradali con danni alle persone avvenuti in Emilia-Romagna nel 2019. Rispetto al 2018 si registra un aumento di **soggetti deceduti** pari a 36, valore in controtendenza rispetto al dato nazionale (calo di 161 morti). Si precisa che mentre nel 2018 si registrava un calo di morti dell'1% a livello nazionale e al 16% a livello regionale, per il 2019 il calo a livello nazionale è del 5%, ma a livello regionale c'è un aumento dell'11%.

Il **numero dei feriti** è in leggero calo rispetto al 2018 (10 feriti in meno), mentre il **numero degli incidenti** è in aumento dell'1%; a livello nazionale invece si è registrato un lieve calo sia degli incidenti che dei feriti. La tendenza del calo delle vittime costante fino al 2016, interrotta nel 2017, si è interrotta nuovamente nel 2019 con i 352 morti registrati.

Si ricorda che nel 2010, in Emilia-Romagna, si è raggiunto l'obiettivo europeo di riduzione del 50% delle vittime rispetto al 2001, passando da 813 vittime a 401; l'obiettivo dell'ulteriore dimezzamento al 2020, invece, si è praticamente raggiunto solamente grazie agli effetti della pandemia sulla circolazione.

E' quindi sempre necessario intervenire con costanza programmando attività educative e comunicative e finanziando interventi sulle infrastrutture finalizzati al miglioramento della sicurezza stradale.

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 costo sociale pro-capite dell'Emilia-Romagna per il 2019 è pari a 372, inferiore rispetto al valore del 2017 pari a 394, ma superiore a quello del 2018 (360), ed è inoltre ritornato **il più elevato tra le regioni confrontate**.

Questo mette in evidenza il livello di gravità dell'incidentalità nella regione, e quindi, la necessità di proseguire con costanza e continuità nelle iniziative di contrasto a questo fenomeno.



Rispetto alle **fasce di età delle vittime**, quelle con **più di 65 anni**, pari a 126, rappresentano il 36% del totale, dato in aumento rispetto al 2018 (110 morti), ma in diminuzione rispetto al 2017 (148 morti). La fascia sopra i 75 anni, con 85 vittime, registra lo stesso andamento della fascia d'età sopra i 65 anni, risultando quindi in aumento rispetto al 2018 (72 morti), ma in calo rispetto al 2017 (101 morti).

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. 2.591 nel 2019, n. 2.666 nel 2018, n. 2.637 nel 2017, quindi in calo) e la fascia di età tra i 24 e i 29 anni (n. 2.404 nel 2018, n. 2.607 nel 2017, n. 2.697 del 2016, in calo). I feriti tra gli over 75 risultano in aumento rispetto all'anno precedente n. 1.633 nel 2019, contro i n. 1.606 nel 2018; ma 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 il 52,6% (da 48 deceduti nel 2017 a n. 28 nel 2018 n. 30 nel 2019) dei pedoni deceduti, di cui n. 24 ultrasettantacinquenni e circa il 72% (n. 43) dei ciclisti deceduti, di cui n. 32 ultrasettantacinquenni, confermando come questa classe di età possa essere considerata come utenza "particolarmente debole", con valori che purtroppo non migliorano rispetto al 2018.

Allo stesso tempo 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 22% (n. 21) sul totale dei conducenti morti.

Questi dati vanno però letti guardando l'andamento della composizione della popolazione, che evidenzia un innalzamento costante dell'età media. Popolazione che, nonostante l'avanzare dell'età, è abituata all'uso dell'auto e continua a essere attiva.

Continuando nell'analisi per **tipologia di veicolo**, rispetto all'anno precedente il numero di morti è in **leggero aumento per i pedoni** (16,5% del 2018 e 16,2% nel 2019, in valore assoluto n. 52 nel 2018 e 57 nel 2019) e in **forte aumento per i ciclisti** (dal 10,7% nel 2018 al 17,05% delle vittime, in valore assoluto da n. 34 nel 2018 a 60 nel 2019); peggiora anche il dato di mortalità per i conducenti di motocicli (da n. 58 nel 2018 a 69 nel 2019).

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 come detto in precedenza), arrivando

al numero assoluto di decessi pari a n. 30 nel 2019. Anche per i ciclisti, la fascia di età sopra i 65 anni risulta essere la più colpita, rappresentando da sola il 72% del totale dei ciclisti deceduti nel 2019.

Il **parco veicolare** risulta sempre in aumento negli ultimi anni (da 3.704.038 veicoli del 2011 a 3.933.935 del 2019, con un rapporto di 616 auto ogni 1000 abitanti nel 2011 a 652 nel 2019) e, nonostante questo, non si registra un corrispondente aumento dei valori di incidentalità e mortalità; anche a fronte delle variazioni negli anni, il valore di morti rispetto a 100 mila veicoli si è ridotto da 10,80 del 2011 a 8,95 del 2019, grazie agli interventi svolti sulla sicurezza stradale.

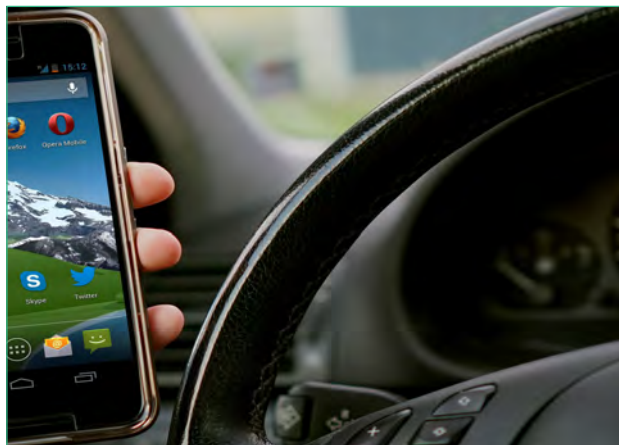
L'**analisi per giorni e ore** è interessante perchè conferma che i maggiori livelli di incidentalità si raggiungono nei giorni lavorativi e negli orari di andata e di ritorno dal lavoro, ma, se si guarda al livello di gravità degli incidenti, è maggiore nelle ore notturne (vicino all'1 e alle 4 del mattino).

Il confronto tra l'incidentalità nei giorni feriali e nel fine settimana mostra invece come gli incidenti del sabato nelle ore notturne siano ancora superiori a quelli che si verificano nelle stesse ore nei giorni feriali, mentre quelli della domenica iniziano ad avere una tendenza simile.



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, 2016, 2017, 2018 e 2019), mentre il livello di gravità degli incidenti rimane maggiore nelle strade extraurbane, dove la percentuale dei decessi risulta pari a circa il 59% (contro il 54% del 2018, il 53% del 2017, il 56% del 2016 e 2015), e il valore assoluto pari a n. 209 di cui 47 in autostrada (nel 2018 risultavano 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. 143 morti nell'abitato, pari a circa il 41% (nel 2018 risultavano 145, 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. Ispirandosi agli orientamenti europei di dimezzamento dei decessi sulle strade nel 2020 rispetto al 2010 e all'ambizioso obiettivo di avvicinarsi all'azzeramento del numero di vittime entro il 2050 ("**Vision Zero**"), 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. Svolge il ruolo di indirizzo e coordinamento delle iniziative, produzione e diffusione di programmi e sussidi didattici oltreché di campagne comunicative, in collaborazione con il mondo della scuola, gli Enti locali, le aziende e le associazioni interessate a questo tema. 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 fino alla fine del 2021, 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 grande rilievo e si è consolidato nel tempo attraverso azioni di sensibilizzazione ed eventi come le prove di guida con simulatori o in strada.

Nel 2020 l'emergenza legata al Covid non ha permesso il regolare svolgersi delle lezioni in presenza: per questo il contributo regionale erogato ai nove ambiti scolastici è stato in parte utilizzato per attività in streaming e in presenza per la scuola primaria e secondaria di primo grado, e in parte è stato reimpegnato nell'anno scolastico 2020-2021.

Nel 2020 l'Osservatorio per l'educazione alla sicurezza stradale ha comunque proposto **diversi progetti e iniziative**, in collaborazione con soggetti pubblici e privati. Per quanto riguarda i **progetti educativi e formativi**, 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 2019-2020 e circa 100.000 studenti coinvolti**.

Le **campagne di comunicazione sociale**, invece, sono state:

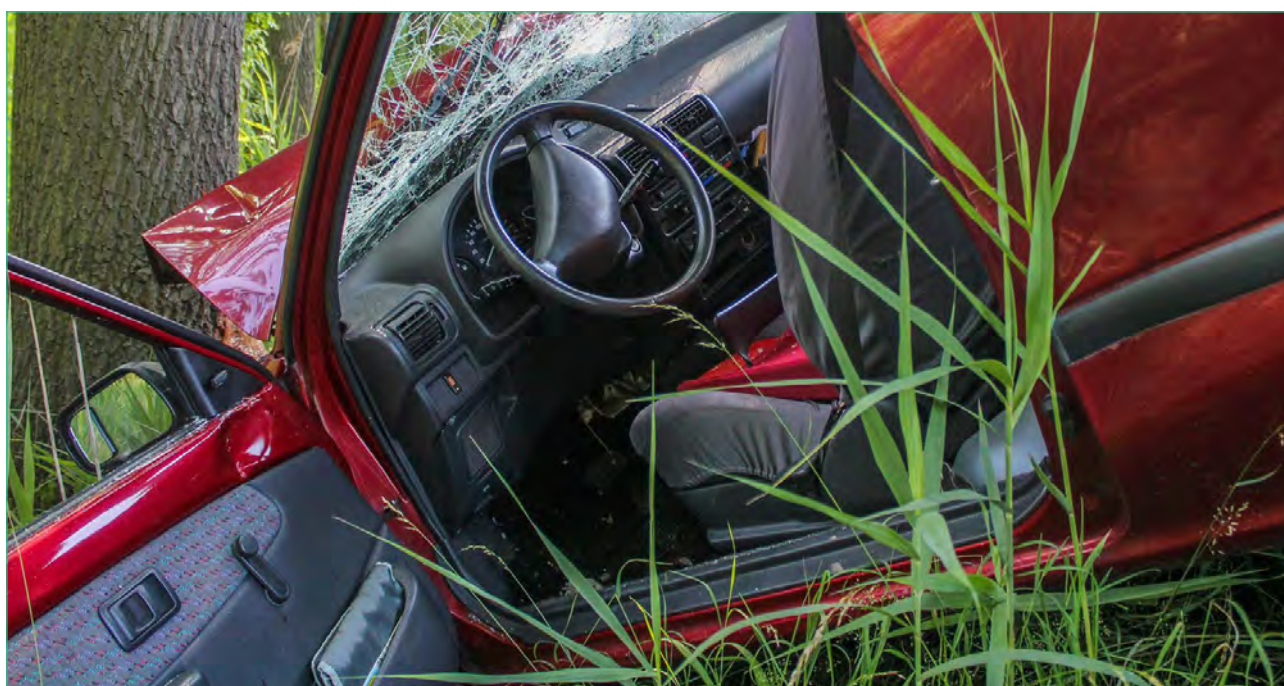
- **#GUIDA E BASTA**, rivolta a tutti gli utenti della strada per ridurre quella che oggi è considerata la causa principale degli incidenti stradali, la distrazione alla guida, stimata oltre all'80%. Rispettando i protocolli di sicurezza previsti dalle

norme per il contenimento della pandemia sanitaria si sono svolti due grandi eventi mediatici televisivi: il primo il 22 agosto a Cervia e il secondo il 6 settembre a Cesena. Durante le serate si sono alternate diverse testimonianze sul tema della sicurezza stradale, anche attraverso il supporto di filmati, spot video ed esperti.

- **GUIDA SICURA E CONSAPEVOLE:** la campagna si è articolata in due parti. Nella prima parte è stata proseguita la campagna "**Fair play - in strada muoviti secondo le regole**", che si sta realizzando sull'intero territorio regionale, integrata nell'edizione 2020 anche con i temi delle campagne "Luci su due ruote" e "Col casco non ci casco". Diversi i prodotti di comunicazione realizzati: 3 spot video sulla guida in bici e con i monopattini elettrici; 11 video tutorial sul tema del rispetto reciproco degli utenti della strada; spot radiofonico sul rispetto degli utenti deboli della strada; diffusione di 3 quaderni sulla sicurezza stradale realizzati nel 2018, per sensibilizzare ciclisti, pedoni e automobilisti; distribuzione di gadget (shoppers, kit "Luci su due ruote", bretelline e catarifrangenti, caschi da ciclista); 10 webinar (uno per ogni ambito provinciale, quindi, uno per Forlì ed uno per Cesena) e un convegno finale, a cui sono stati invitati gli Stakeholder, i Comuni della regione e i referenti della Polizia Municipale del territorio, con i quali si è creato un dibattito sulle regole da seguire per

una Guida sicura. Quest'ultima attività ha avuto un grande successo, con circa 200.000 persone che hanno visualizzato gli incontri online. Nella seconda parte la campagna di comunicazione è stata rivolta a tutti gli utenti della strada con fini educativi "**Legati alla vita**", per sensibilizzare all'uso di sistemi di ritenuta in automobile (cinture anteriori e posteriori, seggiolini per i bambini). L'attività prevede la realizzazione di uno spot tv e di uno spot radio.

Nel corso del 2020 sono stati anche realizzati alcuni video: "**Metti in moto la salute**", realizzato in collaborazione con il dott. Fabio Tumietto dell'Azienda Ospedaliero Universitaria di Bologna - Unità Operativa Malattie Infettive, e LEPIDA sulla disinfezione mezzi privati di trasporto; "**Monopattini divertimento e regole**", realizzato con l'associazione Monopattinisti di Bologna e LEPIDA, sulle regole e i comportamenti corretti da tenere sulla strada. L'Osservatorio inoltre è impegnato in un'attività, nata da un'idea del Presidente Mauro Sorbi, che punta all'acquisizione telematica dei dati sui veicoli per **aumentare la sicurezza nelle operazioni di soccorso dei Vigili del Fuoco**. Alla base c'è un accordo firmato con Ministeri dell'Interno e dei Trasporti, che permette l'accesso da parte del Corpo dei Vigili del Fuoco alla banca dati della Motorizzazione Civile (Archivio nazionale dei veicoli) per la verifica del tipo di alimentazione, del modello, della marca e dell'anno di immatricolazione di un veicolo, per meglio valutare i rischi immediati o latenti connessi alle operazioni di soccorso.



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 2020 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 auto-trasportatori

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



Nel 2020 l'Osservatorio per l'educazione alla sicurezza stradale ha promosso anche **altre attività informative e di sensibilizzazione**.

- **"Siamo nati per camminare"**: come ti comporteresti se la tua bici avesse la targa? Con questo quesito viene lanciata una bonaria sfida a tutti i cittadini che si spostano con la bicicletta. La targa è un simbolo di riconoscibilità e di assunzione di responsabilità. I ciclisti sono utenti deboli della strada, assieme ai pedoni, agli anziani e agli invalidi. Ma questa classificazione da sola non basta. Se da un lato le istituzioni hanno il compito di creare le condizioni ottimali per la sicurezza stradale con campagne di sensibilizzazione e adeguate infrastrutture, dall'altro i ciclisti devono adottare un atteggiamento collaborativo e costruttivo e modellare i propri comportamenti sulla base di regole precise.



- **"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 manifesti e opuscoli distribuiti da 500 enti aderenti in tutta Italia. 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.

- **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.
- **Giornata mondiale vittime della strada**. È stata celebrata domenica 15 novembre 2020 in memoria delle Vittime della Strada. La ricorrenza 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 ha organizzato una celebrazione eucaristica nella Cattedrale metropolitana di San Pietro a Bologna. Presenti l'Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada onlus e autorità militari e civili. È stata trasmessa dalla televisione perché erano scattate le restrizioni per la pandemia sanitaria che impedivano lo spostamento fra comuni.
- **Campionati mondiali di ciclismo a Imola**: si sono tenuti il 26 e 27 settembre 2020 e l'Osservatorio ha partecipato con uno stand distribuendo materiale informativo e con un giro di pista di un baby ciclista equipaggiato con casco e giubbotto catarifrangente per evidenziare l'importanza dei due dispositivi.



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 con delibera di Giunta n. 1643 del 18 novembre 2013. Con la delibera di Giunta regionale

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 rinunciataro e alcune economie che hanno riguardato altri interventi.

Nel corso del 2020 è stato **misurato l'impatto dell'intero Programma sui livelli di incidentalità**: è emerso, per i 19 interventi ultimati e con dati al momento disponibili, un calo del costo sociale medio annuo pari a euro 7.793.086,41, a fronte di un investimento pari a 13.594.811,78, con una riduzione percentuale media annua degli incidenti per ogni intervento pari a circa il 23%. Il risultato appare positivo, anche se occorre tener conto di una serie di fattori e di approssimazioni usate per questa misurazione.

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 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 e altri in fase di conclusione.

Alla fine del 2017 è stato emesso un ulteriore decre-

to DM 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, utilizzati assegnando i contributi alle proposte già selezionate in precedenza, ma con il vincolo della localizzazione 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 1432/2018 e 1841/2018. Gli interventi sono avviati, anche se di-

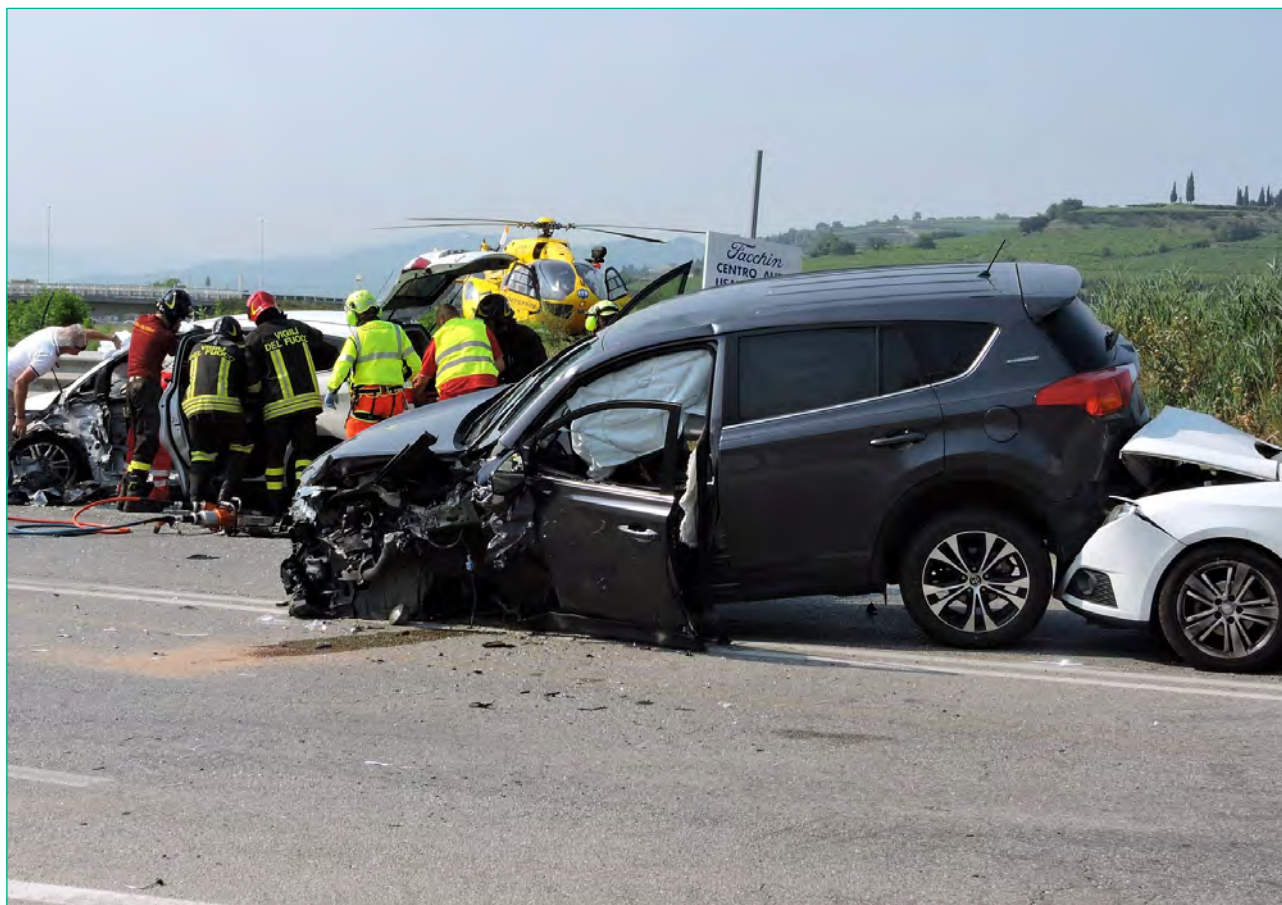
verse procedure hanno subito rallentamenti a causa dell'emergenza sanitaria in corso.

Alla fine del 2018 è stato emesso un ulteriore decreto DM 553/2018 che assegna ulteriori fondi, pari a euro 431.011,66, ad ampliamento del Programma del DM 481/2016. 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, in corso di realizzazione.

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 (FSC). La Regione coordina e stimola gli Enti gestori della rete per le implementazioni nell'infrastruttura e nei nodi core che fanno parte dei corridoi Ten-T. Si occupa inoltre dell'attuazione delle leggi di incentivazione al trasporto ferroviario (L.R. 15/2009, L.R. 10/2014 e l'ultima 30/2019), 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 rife-

rimento 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 (scadenza a fine 2020) e il cui organo collegiale principale è il Comitato di gestione, insediato a febbraio 2017 e riconfermato ad aprile 2021.

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 della **Rete Transeuropea dei Trasporti (rete TEN-T)**. La regione Emilia-Romagna è attraversata da 3 corridoi europei dei 9 che costituiscono la rete TEN-T: il corridoio Baltico-Adriatico, il corridoio Mediterraneo e il corridoio Scandinavo-Mediterraneo. Per tutte le infrastrutture ferroviarie che

fanno parte dei corridoi europei nei prossimi anni sono previste opere di adeguamento agli standard tecnici, in particolare quelli riguardanti la sagoma limite P/C80, il modulo di 750 m e il carico assiale D4 (22,5 t/asse), cui si aggiungerà gradualmente anche l'installazione dell'ERTMS livello 1 (in completamento) e ERTMS livello 2-3 (entro il 2030).

Le attuali caratteristiche infrastrutturali, infatti, limitano le possibilità di sviluppo di traffici merci in alcune specifiche tratte, in particolare sull'asse **Parma-La Spezia** e sull'ideale prosecuzione verso **Verona-Brennero via Suzzara**. Su queste linee sono in corso interventi ammodernamento e di potenziamento. Anche le linee di collegamento fra la **linea Adriatica (Bologna - Rimini)**



e il **Porto di Ravenna** presentano alcune limitazioni, in particolare 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.

Oltre a questi interventi rivestono particolare importanza, anche in ragione dell'elevato traffico merci che la percorre, l'adeguamento della **Castelbolognese-Ravenna** e **la Faenza-Ravenna**, che permettono di confluire sulla direttrice Adriatica Bologna-Rimini, per le quali sono previsti interventi di potenziamento e velocizzazione della linea, articolati in interventi infrastrutturali e tecnologici

sulla linea e sulle stazioni. Molto rilevanti anche l'adeguamento ai requisiti europei della **Bologna-Firenze** e gli interventi funzionali al miglioramento dell'accessibilità ferroviaria al **nodo di Ravenna**.

L'Emilia-Romagna presenta la **dotazione di una rilevante quantità di superfici intermodali**, alcune delle quali con possibilità di espansione.

La Regione Emilia-Romagna, a seguito di un Accordo di programma con il gruppo FS sottoscritto nel 2009, ha individuato nel proprio territorio **9 impianti principali 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 Direttrice Bologna - Milano è oggetto di interventi di ammodernamento degli impianti di esercizio. Gli impianti ferroviari merci regionali raggiungeranno, a completamento di tutte le opere di miglioramento tecnologico e ampliamento previste, la capacità complessiva di **circa 28/30 milioni di tonnellate all'anno**, creando le condizioni infrastrutturali per sviluppare nuovi e affidabili servizi intermodali, in linea con gli obiettivi del Libro Bianco dei Trasporti dell'Unione europea che prevedono di trasferire entro il 2030 il 30% del traffico merci su ferrovia e il 50% nel 2050.

Nel **nodo di Ravenna**, in particolare, sono state avviate molte opere che puntano ad ampliare la quota di traffico merci su ferrovia da e per il Porto. Oltre al progetto per la risoluzione delle interferenze fra il traffico ferroviario e stradale mediante realizzazione di sotto/sovrappassi stradali (ad esempio il sottopassaggio carrabile che prenderà il posto del passaggio a livello di via canale Molinetto, sulla linea ferroviaria Castelbolognese - Ravenna), nel 2020 è proseguita 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, attraverso interventi sulla Dorsale Sinistra e Destra del canale Candiano. In particolare il potenziamento della stazione Sinistra Candiano, i cui lavori di rimessa in pristino sono stati avviati a fine 2018 e tutt'ora in corso. Nella stazione merci Destra Candiano si prevede la centralizzazione ed elettrificazione dei 6 binari esistenti e la realizzazione di altri 2, di cui almeno due di 750 m, oltre all'elettrificazione della tratta di collegamento con l'attuale stazione di Ravenna e la realizzazione di un fabbricato per lo svolgimento di tutti i servizi di manovra. 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) completato nel 2020 e aperto al traffico a marzo 2021, consente il transito dei carichi alti quattro metri allo spigolo, la cosiddetta "autostrada



viaggiante” e i container High Cube. Il nuovo ponte stradale ha un'unica campata di 56 metri di ampiezza e un impalcato lungo 58 metri e largo 19. Con l'occasione è stata 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. Nel 2018 è stato sottoscritto un protocollo d'intesa 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 per sviluppare iniziative di qualificazione, sviluppo e promozione del “cluster intermodale regionale” e a seguire è stato siglato un accordo attuativo per definire le azioni da intraprendere.

Nell'ottobre 2019 la compagine di ER.I.C. ha visto l'ingresso di Sapir SpA. L'accordo attuativo è stato riconfermato a fine 2020 con la firma del nuovo Protocollo di intesa che definisce le attività 2021-2025 per lo sviluppo e la promozione della collaborazione del sistema delle piattaforme intermodali della re-

gione Emilia-Romagna a livello nazionale e internazionale.

La società Hupac SpA ha ceduto alla società Terminal Piacenza Intermodale Srl il contratto con ER.I.C., ritenendo questa società più rilevante strategicamente e territorialmente ai fini del Cluster.

Il volume del traffico ferroviario Cluster ER.I.C. rappresenta **circa il 90% del totale del volume movimentato in Emilia-Romagna. La quota intermodale (mare e ferro) gestita da ER.I.C. è pari al 21% del totale del traffico regionale.**

Il sistema degli scali regionali nel suo complesso **copre tutte le tipologie di traffici intermodali**, (marittimo e combinato terrestre) e le specializzazioni merceologiche (casse 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.

I **volumi del traffico** merci sono complessivamente diminuiti dal 2003. La riduzione ha riguardato principalmente il traffico nazionale. Dal 2014 si è registrata comunque una piccola ma continua ripresa. La distribuzione del **traffico merci 2020** sull'intera rete è invariata dal 2014.

Il trasporto ferroviario delle merci, pur risentendo dell'andamento congiunturale dell'economia europea, **ha sofferto meno di quello passeggeri le politiche protezionistiche** adottate dai diversi Stati membri in seguito all'epidemia da **Coronavirus**. Molte frontiere, chiuse al traffico passeggeri, sono rimaste aperte per le merci, garantendo l'approvvigionamento di prodotti alimentari, medicinali e, in generale, di beni necessari per assicurare le attività essenziali.

I volumi di traffico complessivi realizzati dalle società del Gruppo FS Italiane, in territorio nazionale ed estero, hanno mostrato una buona tenuta, sfiorando **21 miliardi di tonnellate km**, con una flessione del 6,8%, a fronte di una produzione, espressa in treni km, in linea con quella del 2019 (-0,5%).

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 (fonte RFI 2015). Ciò rivela che **il 21% del traffico ferroviario merci nazionale coinvolge una origine o destinazione emiliano-romagnola.**

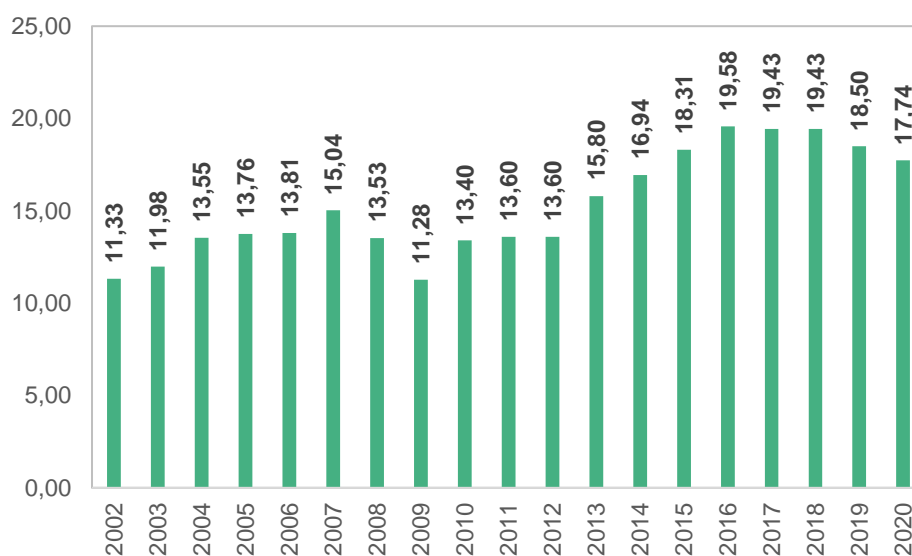
Dopo il crollo dovuto alla crisi economica, a partire dal 2014 il trasporto di merci su treno in Italia ha registrato un aumento, che è continuato fino al 2017, (+1,5% sul 2016). Dal 2018 si è visto invece un rallentamento della crescita in tutte le modalità.

Il 2019 ha visto la contrazione dell'indice della produzione industriale, ma le esportazioni italiane hanno continuato a crescere 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%). In Emilia-Romagna il traffico ferroviario merci è stato in crescita fino al 2007, superando i 15 milioni di tonnellate, per arrestarsi e toccare il minimo, nel 2009, a una quota inferiore a 12 milioni di tonnellate. Dal 2010 si è registrata un'inversione di tendenza, accentuata soprattutto sui collegamenti retroportuali da Ravenna in direzione dell'area produttiva localizzata nel centro Emilia e da qui ai porti di esportazione del nord Tirreno. L'incremento di queste relazioni è sicuramente dovuto alla tenuta del sistema delle piattaforme regionali ma anche ai benefici indotti dalle Leggi regionali 15/2009 e 10/2014 e l'ultima 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, permet-

tendo una consistente diversione modale.

Nel 2016 le merci movimentate su ferrovia erano giunte a circa 19,6 milioni di tonnellate, la quota più alta finora raggiunta, che equivalgono all'11,8% delle tonnellate trasportate su strada di 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. Nel 2020 il traffico ferroviario è stato circa 17.740.000 tonnellate, mentre la movimentazione complessiva di 18.850.000, mostrando una sostanziale tenuta del comparto ferroviario, in particolare di quello intermodale, che è risultato resiliente anche sulle tratte internazionali interessate dai blocchi alle frontiere in periodo di lockdown. Il calo rispetto al 2019 è pari al 4,2% rispetto al calo registrato a livello nazionale del 7%, questo anche grazie alla legge regionale di incentivazione al trasporto ferroviario L.R. 30/2019 che ha incentivato circa 700.000 tonnellate di merce aggiuntiva.

Flussi ferroviari in Emilia-Romagna
(2002-2020; milioni di tonnellate)



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

Dal 2010 al 2013 si evidenzia una possibile incertezza sul reale andamento, dovuta a differenze nella modalità di rilevazione del dato.

Traffico ferroviario in alcuni nodi intermodali regionali (2009-2020; tonnellate)

Prov	Nodo/Operatore	2009	2013	2016	2018	2019	2020	Aumento rispetto al 2019
BO	Interporto Bologna	1.300.000	1.549.488	1.190.259	1.196.000	1.492.599	1.595.000	6,86%
RE	Terminal Rubiera/Logtainer	997.000	2.000.000	2.039.921	2.164.963	2.159.261	2.130.856	-1,32%
RE	Dinazzano/Dinazzano Po	1.295.554	3.162.575	3.746.695	3.395.153	3.128.000	2.363.193	-24,45%
PR	Interporto Parma/Cepim	850.000	3.848.200	3.300.000	2.700.000	2.222.000	2.420.000	8,91%
PC	Terminal Piacenza/HUPAC	1.350.000	1.600.000	4.082.504	4.765.600	3.829.690	4.104.810	7,18%
FC	Villaselva/Lotras	---	123.750	318.720	388.080	354.461	367.560	3,70%
RA	Porto Ravenna	3.169.373	2.440.000	3.368.090	3.561.351	3.566.129	3.109.805	-12,90%
Totale		9.241.927	14.724.195	18.046.189	18.171.147	16.752.142	16.091.224	-3,95%

Gli investimenti regionali per il trasporto ferroviario delle merci

Queste le risorse stanziate per incentivare il trasporto ferroviario delle merci: con la L.R. 15/09 un impegno di 9 M€ complessivi e 5.551.407,07 € di contributi erogati; con la L.R. 10/14 un impegno di 2,4 M€ complessivi e 1.963.491,51 € di contributi erogati; con la L.R. 30/2019 un impegno di 1 M€ per 3 anni, dal 2020 al 2022, per complessivi

3 M€, tutti di risorse regionali. I contributi erogati nella prima annualità 2020, al netto della trattenuta del 5% che verrà liquidata dopo due anni rispetto al termine del periodo di incentivazione e solo se i servizi stessi saranno mantenuti almeno ai livelli minimi previsti dalla legge, ammontano a 375.298,95 €.



Il trasporto merci su strada e l'autotrasporto



Le statistiche relative al **trasporto delle merci su strada** sono prodotte dall'Istituto Nazionale di Statistica. Le più aggiornate, relative al 2019, mettono in evidenza, anche con riferimento all'anno precedente, come le quantità complessivamente trasportate siano state pari a **978.883 migliaia di tonnellate (+6,3%)**, delle quali 147.903 (-4,5%) in conto proprio e 830.980 (+8,5%) in conto terzi. 7.073 (-5,9%), 130.913 (+11,5%) e 137.986 (+10,5%) sono i milioni di tonnellate-km attribuiti al traffico in conto proprio, in conto terzi e complessivo.

Secondo le rilevazioni Istat, tra il 2010 e il 2019 l'Italia ha perso il 21,5% delle merci movimentate su strada, passando da 175,8 mld di t*km a 138. Dopo una leggera ripresa nel 2013, che aveva fatto sperare in un'inversione di tendenza, negli anni successivi si è assistito a un'inesorabile riduzione delle merci movimentate fino al recupero iniziato nel 2017: +6,3% sul 2016, con 119,7 miliardi di t*km, +4,3% nel 2018 sul 2017 e +10,5% nel 2019 sul 2018, con 138 miliardi di t*km.

Nel 2019 il traffico nazionale su strada ha movimentato 122,5 mld t*km di merci (+9,6% sul 2018), mentre il traffico internazionale (incluso cross-trade e cabotaggio) ha movimentato 15,5 mld di t*km (+17,6% sul 2018),

di cui 15 miliardi hanno riguardato il traffico bilaterale (+19% sul 2018). Per quanto riguarda la ripartizione per titolo di trasporto, sono attribuite al conto proprio 7,1 mld di t*km di merci (5% di quota) e al conto terzi 130,9 mld di t*km (95% di quota). Le **tonnellate complessive movimentate dal trasporto su strada** sono state 978,9 milioni (+6,3% sul 2018), di cui il 15% è stato trasportato in conto proprio e l'85% in conto terzi.

L'effetto Covid sui trasporti è però stato pesante: è crollato il trasporto dei passeggeri, mentre il trasporto merci, pur se in calo, ha arginato le perdite, a conferma del ruolo decisivo svolto dalla logistica per la tenuta sociale ed economica del Paese durante il lockdown.

Le variazioni relative al trasporto merci nel 2020 hanno registrato complessivamente un calo del 18,7%, con punte per il trasporto su gomma (-25,8%) e per quello aereo (-23,6%). Tiene il trasporto su ferrovia (-7%), una modalità che durante l'emergenza sanitaria si è confermata asset strategico per l'economia nazionale.

Il **prezzo del gasolio** per autotrazione ha fatto registrare un calo medio del 22,35% al netto dell'Iva. Le **immatricolazioni** dei veicoli industriali con massa complessiva sopra 3,5 tonnellate nel 2020 in Italia hanno avuto un calo complessivo di -17,4% rispetto al 2019, e in regione Emilia-Romagna del -16,9%.

Il **traffico dei veicoli pesanti sulle autostrade**, misurato in milioni di veicoli-km, è diminuito del 11,1% nel 2020, con 14.850 milioni di km percorsi, naturale risultato degli altalenanti livelli di traffico registrati a seguito dell'alternanza di periodi a libera circolazione con altri in cui sono stati vietati gli spostamenti per fronteggiare l'emergenza sanitaria.

Nel 2020 c'è stata una **contrazione complessiva dei flussi commerciali con l'estero** (la più ampia registrata dal 2009), sia per le esportazioni che per le importazioni, che ha interessato tutte le regioni italiane, a eccezione del Molise.

Mobilità merci su strada in Emilia-Romagna

(2019 - Tonnellate)

Strada	Origine o destinazione in E-R	98.462.373
	Flussi intraregionali	67.939.624
	Attraversamento	59.216.753
	Totale	225.618.750

Sempre secondo i dati più recenti ISTAT risulta che **nel territorio dell'Emilia-Romagna le merci movimentate su strada nel 2019 sono in aumento (5,26%)**, arrivando nel 2019 a circa 225,6 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.

Nel corso del 2020 l'Emilia-Romagna ha esportato **61.148 milioni di euro di beni e servizi** (a valori correnti, pari al 14,1% del totale nazionale), in calo dell'8,2% rispetto al 2019 (-5.473 milioni di euro), in linea con il calo del Nord Est (-8,2%) e meglio di quanto registrato a livello nazionale (-9,7%). Nello stesso periodo le **importazioni** dell'Emilia-Romagna sono state pari a 33.642 milioni di euro (a valori correnti) - che corrispondono a una quota del 9,1% dell'import italiano - in calo del -8,7% rispetto al 2019, valore più contenuto della media italiana (-12,8%).

Se si guarda l'andamento dei **flussi commerciali con l'estero** a livello trimestrale, la perdita più consistente c'è stata nel corso del secondo trimestre dell'anno, in corrispondenza del primo lockdown. Già nei primi tre mesi dell'anno, in Emilia-Romagna, si era riscontrata una diminuzione sia delle esportazioni (-2,7% rispetto al I trimestre 2019) sia delle importazioni (-7%), per effetto del rallentamento degli scambi commerciali da fine febbraio in poi, ma la contrazione è stata ben più intensa tra aprile e giugno, con una variazione negativa a doppia cifra (-25,3% l'export; -20,5% l'import). A partire dal terzo trimestre 2020, anche per quanto riguarda il commercio estero c'è stata una parziale ripresa, che è proseguita anche negli ultimi tre mesi dell'anno.

La movimentazione delle merci nella modalità stradale rappresenta in regione circa l'86% della movimentazione complessiva, compreso il traffico stradale di attraversamento. Se si considerano invece le sole merci che hanno origine e/o destinazione in Emilia-Romagna, la **modalità stradale è il 63,87% del totale**. Le caratteristiche del traffico stradale merci del 2019 elaborate dai dati ISTAT indicano che il traffico intraregionale (cioè le tonnellate di merci con origine e destinazione all'interno dell'Emilia-Romagna) è il 30,11% di tutto il traffico stradale. Le merci che han-



no o origine o destinazione in Emilia-Romagna sono il 43,64% delle merci che transitano su strada. Il 12,10% del trasporto complessivo di merci originate in Italia ha come destinazione l'Emilia-Romagna, sostanzialmente in linea con i valori dell'anno precedente (-0,98%), così come le merci che l'Emilia-Romagna ha originato nel 2019, destinate all'Italia, sono il 12,28% dell'intero Paese, rispetto al 12,74% del 2016.

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 2019 del 26,25% sul totale delle merci transitate sulle strade regionali, in aumento di 0,83% rispetto al 2018.

Per quanto riguarda la **quantità di veicoli pesanti** che transitano sulle strade della regione, sulle principali tratte autostradali nel 2020 rispetto al 2019 i veicoli di tutte le tipologie in transito sono diminuiti dell'11,4% a causa delle limitazioni alla circolazione e tra questi la percentuale di veicoli pesanti ha raggiunto il 37,5%. Su questi temi la Regione si è impegnata nell'ambito del **progetto europeo Prepair**, con un focus sull'analisi della logistica di corto raggio per sperimentare soluzioni innovative per razionalizzare i flussi delle medie imprese.

Nel 2019 la Regione ha poi 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 (2005-2019)

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
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	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	128,83	120.913.175	14.595.807	120,7
2017	13.568.618	717.033	52,8	111.934.767	14.481.989	129,38	125.503.385	15.199.022	121,1
2018	11.733.995	689.173	58,7	103.571.811	15.251.004	147,25	115.305.806	15.940.177	138,2
2019	11.577.205	705.985	61,0	106.606.524	15.756.699	147,80	118.183.729	16.462.684	139,3

Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Anni 2019-2020.



Il numero delle imprese iscritte all'Albo nazionale dell'Autotrasporto di cose per conto di terzi in Emilia-Romagna è **in continuo calo** e i dati relativi alla base imprenditoriale e all'occupazione hanno risentito degli effetti della pandemia.

L'ammontare delle imprese attive nel settore dei trasporti e magazzinaggio in Emilia-Romagna nel quarto trimestre del 2020 si è ridotto rispetto allo stesso periodo del 2019 (-1,8%) più di quanto avvenuto a livello nazionale

(-0,6%). La variazione è stata determinata totalmente dal calo delle imprese del trasporto terrestre (-2,3%), che risente delle difficoltà dei "padroncini" e della concorrenza estera. Gli addetti del settore hanno subito una contrazione regionale dello 0,1% inferiore a quella nazionale. Il risultato è stato determinato dalla perdita occupazionale nel settore del magazzinaggio e delle attività di supporto ai trasporti (-1%), mentre gli addetti del trasporto terrestre sono lievemente aumentati (+0,6%).

La logistica urbana

Il governo della **distribuzione delle merci nelle città** è uno degli ambiti di intervento finalizzati a migliorare l'efficienza ai sistemi urbani e 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 fin dal 2002 si è dedicata al tema della logistica urbana con **una serie di iniziative legislative e di supporto tecnico/conoscitivo**. L'intervento regionale, grazie al ruolo di coordinamento, garantisce una maggiore circolazione delle esperienze più importanti a vantaggio degli Enti locali.

Gli interventi promossi dalla Regione per la logistica urbana prendono avvio nell'ambito degli **"Accordi sulla qualità dell'aria" del 2004**.

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 queste 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 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. La prima fase del progetto, che prevede la progettazione funzionale e tecnica del portale informativo omogeneo e la relativa messa in produzione, si è conclusa a fine 2020 con la redazione di un documento che contiene le specifiche tecniche richieste dal nuovo portale e una prima versione della sua architettura. Contemporaneamente la Regione ha avviato una fase di confronto con gli Enti locali coinvolti nel progetto per armonizzare le regole per il rilascio dei permessi e per l'accesso dei mezzi adibiti al trasporto merci nelle ZTL. L'obiettivo di questo percorso non è solo quello di digitalizzare le procedure, ma anche di semplificare e uniformare le regole in modo da favorire le attività di trasporto che operano su tutto il territorio regionale.

A fine 2020 è stato sottoscritto il **Protocollo d'Intesa per lo sviluppo del portale regionale** per armonizzare le regole di rilascio permessi e accesso dei mezzi adibiti al trasporto merci nelle ZTL.

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 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 Portogrubaldo a Ravenna.

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-Rusigliano-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 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 raccordate 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 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 Piano approvato nel 2010 prevede la canalina 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 demaniale e l'individuazione del distretto nautico da diporto. Riguardo ai progetti che si valutano come strategici per lo sviluppo del Porto, è stata aggiudicata a giugno 2020 e avviata la **progettazione esecutiva 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. Il progetto ha contribuito un contributo dell'UE di 37 milioni di euro, che si aggiungono ai 60 milioni stanziati dal CIPE, ai 120 milioni che derivano da un mutuo della Banca Europea Investimenti e a risorse dell'Autorità di sistema portuale. Per la II fase dell'intervento, il cui costo è stimato in 300 milioni di euro, e che prevede l'approfondimento a -14,50 m del ca-

nale Candiano fino a Largo Trattaroli nonché del canale Baiona, l'approfondimento a -13,00 m del canale Candiano fino alla darsena San Vitale, l'ulteriore approfondimento a -15,00 m nella zona della curva del canale Candiano, l'approfondimento a -15,50 m del canale marino e avamposto, al momento sono stati assegnati dal MIMS 85M€ con il decreto di riparto delle risorse per il settore portuale del 2020. Inoltre è prevista la realizzazione di un impianto di trattamento dei sedimenti che consentirà di completare l'escavo dei fondali fino a -14,5 m e di garantire la successiva manutenzione, per un costo di 130M€, finanziato con le risorse complementari del PNRR.

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 precedente 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**, 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 sottoscritto nel 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 immediata e coordinata azione di vigilanza sulle merci che eviti il rischio di importazione di prodotti non conformi alla legislazione europea.

E' stata anche completata l'infrastrutturazione in banda ultra larga dell'ambito portuale di Ravenna, collocando il porto ai primi posti in Italia per sviluppo di linee a Banda Ultra Larga e di potenziare la qualità degli operatori portuali.

Per quanto riguarda il **trasporto passeggeri**, oltre alla ormai consolidata attività del Terminal Traghetto, amministrato da T. & C. - Traghetto e Crociere (società interamente posseduta dall'Autorità Portuale), 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 è durata fino 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, dopo il calo del 2018, a seguito della pandemia da COVID-19, nel 2020 non sono attraccate navi, azzerando quindi completamente il trasporto crocieristi. E' rimasto solo un residuo **traffico passeggeri legato al servizio di traghetti**.

E' in corso l'iter per la creazione della **Zona Logistica Semplificata dell'Emilia-Romagna (ZLS-ER)**, che ha lo scopo di sostenere lo sviluppo del sistema produttivo regionale e di supportare lo sviluppo dell'Hub Portuale di Ravenna.

Il traffico merci all'interno del Porto di Ravenna

Nel 2020 nel Porto di Ravenna sono state movimentate **oltre 22,4 milioni di tonnellate di merci** (22.407.481 ton), con un grave calo rispetto al 2019 (-14,7%, ovvero 3.848.767 mila tonnellate in meno) dovuto agli effetti negativi legati alla pandemia da COVID. Gli sbarchi e gli imbarchi sono stati, rispetti-

vamente, pari a 18.605.004 (-17,0%) e a 3.802.477 (-1,1%) tonnellate. Nel 2020 il numero di toccate delle navi è stato pari a 2.393, in calo del 10,6% (283 navi in meno) rispetto al 2019.

Se si analizzano le **merci movimentate**, rispetto allo anno precedente, le **merci secche** (rinfuse so-





lide, merci varie e unitizzate), con una movimentazione pari a 18.253.199 tonnellate, sono calate del 15,5% (3.360.000 tonnellate in meno) e, nell'ambito delle stesse, le merci inutilizzate in container presentano un calo del 10,9% (2.127.236 tonnellate, con 261.000 tonnellate in meno), mentre le merci su rotabili del 4,9% (1.551.575 tonnellate, 79.000 tonnellate in meno).

I **prodotti liquidi**, con una movimentazione pari a 4.154.282 tonnellate, hanno registrato una diminuzione del 10,5% (circa 489.000 tonnellate in meno).

Per i **contenitori**, pari a 194.868 TEUs nel 2020, sono stati registrati 23.270 TEUs in meno rispetto al 2019 (-10,7%). Il numero delle toccate delle navi portacontainer, in particolare, è stato pari a 443 contro le 465 dell'anno precedente.

Durante i primi 10 mesi del 2020 i TEUs movimentati sono stati in calo, e i primi segnali di ripresa si sono registrati nel mese di novembre (+2,1% rispetto a novembre 2019), con un mese di dicembre di nuovo in calo (14.369 TEUS) dell'11,7% rispetto lo stesso mese del 2019.

Negli ultimi due mesi del 2020 il costo dei trasporti dall'Asia è più che quadruplicato per il costo dei noli, diventando così alto da superare in alcuni casi il valore della merce scambiata, e i ritardi sulle consegne si sono allungati creando una situazione sempre più pesante per le aziende, anche a causa dell'impatto della Brexit e con la sfida epocale della distribuzione dei vaccini anti-Covid.

Continua invece la tendenza positiva delle due linee RO-RO Ravenna - Brindisi - Catania e per il relativo traffico di trailer gestito da T&C che nel 2020 ha registrato oltre 64.000 rotabili (+0,46%).

L'inversione di tendenza - prima nel numero dei pezzi, poi in termini di tonnellate - è partita dal mese di giugno 2020 e, dal 17 luglio, le due navi del gruppo

Grimaldi sono state riposizionate su una nuova linea "Ravenna - Brindisi - Catania", riattivando così un servizio RO-RO del Gruppo sospeso qualche anno fa e affiancando quello "storico", che ha continuato a operare con lo stesso numero di navi. Il dato relativo alla movimentazione complessiva dei trailer ha registrato invece un calo sul totale annuo del 5,2%, in quanto lo scorso anno era attiva la linea con l'Albania che ha cessato a dicembre 2019.

I volumi di merci movimentati hanno avuto andamenti diversi secondo i vari settori merceologici. Il comparto **agroalimentare** (derrate alimentari e prodotti agricoli), con 4.808.471 tonnellate di merce, ha registrato nel 2020 rispetto al 2019 un calo del -12,4% (678 mila tonnellate in meno). I **materiali da costruzione**, 4.072.298 tonnellate movimentate, hanno registrato un calo del -18,9%, con oltre 950 mila tonnellate in meno rispetto al 2019, da imputarsi principalmente al calo delle importazioni di materie prime (-20,9%) per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo, pari a 3.580.634 tonnellate (circa 948 mila tonnellate in meno rispetto al 2019). I **prodotti metallurgici**, con 5.090.436 tonnellate nel 2020, risultano in calo del 20,2% (1.288 mila tonnellate in meno). Continua il calo anche negli per i **prodotti petroliferi** (-12,8%), che chiudono il 2020 con 2.252.927 tonnellate movimentate e i **chimici liquidi** (-14%), che chiudono il 2020 con 738.159 tonnellate movimentate.

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

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 Ravenna dal 2008 ad oggi, pari a **oltre 15 milioni di**

euro complessivi, sono stati impiegati per l'approfondimento dei fondali e per il potenziamento delle infrastrutture di collegamento (stradali e ferroviario). E' rimasto in corso l'ultimo lavoro come illustrato nella tabella di seguito.

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, come ente statale sotto il controllo del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, 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 **Forlì potrà essere inserito 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 società di gestione dell'aeroporto Fellini AirRiminum, e, da fine 2018, la nuova società di gestione dell'aeroporto Ridolfi F.A. di Forlì.

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, ha ripreso la sua attività nel corso del 2021, dopo il prolungato fermo iniziato a maggio 2013, in seguito al fallimento della società di gestione.

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.

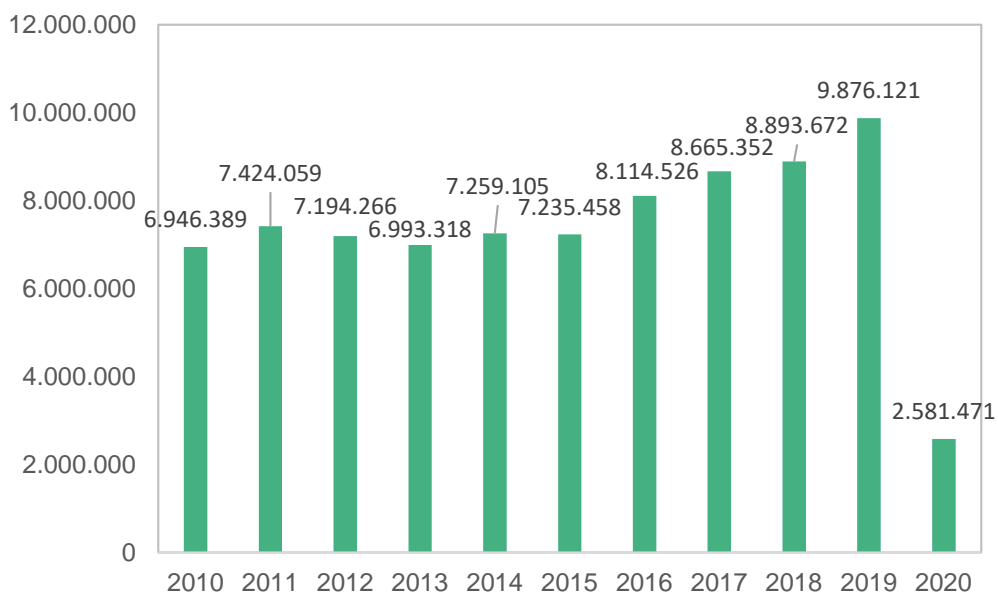


Il traffico passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna

Nel 2020, con **2.581.471 passeggeri**, il traffico aereo in Emilia-Romagna, segnato pesantemente dalle **restrizioni sulla mobilità delle persone** legate alla pandemia da COVID-19, ha registrato una riduzione di circa il 74%, sostanzialmente in linea con la media nazionale (circa il 73%). Le rilevazioni nel 2020 hanno riguardato gli scali di Bologna, Rimini e Parma, mentre Forlì è risultato ancora chiuso al traffico commerciale. **L'aeroporto di Bologna**, vista la centralità dello scalo rispetto al mantenimento di collegamenti minimi essenziali sia a livello nazionale che internazionale durante i diversi periodi di restrizione dovuti all'emergenza sanitaria, **ha pesato per oltre il 97%** del traffico passeggeri, seguito da Rimini (1,9% sul totale) e Parma (1%).

Rispetto alla **classifica nazionale gli aeroporti regionali** si posizionano all'ottava posizione Bologna (-1, rimasto chiuso dal 16 al 21 settembre per lavori sulla pista), trentatreesima Rimini (-6) e trentaquattresima Parma (invariato). Riguardo al **settore cargo** in Emilia-Romagna, il 2020 ha visto una diminuzione delle merci trasportate, con 45.534 (-10,9%). Tuttavia, nonostante i periodi di lockdown più o meno restrittivi che hanno influenzato la movimentazione delle persone e di conseguenza - anche se in misura minore - delle merci, il settore cargo aereo regionale ha tenuto il contraccolpo, con Rimini che ha registrato, in controtendenza rispetto agli altri aeroporti regionali, un aumento delle merci trasportate (155 tonnellate rispetto alle 4 del 2019).

Traffico passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna (2010-2020)



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 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 programmatica 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 del 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.

Il 2019 è stato l'anno più critico e con maggiori difficoltà dell'ultimo decennio. Il trasporto delle merci nel sistema idroviario padano-veneto, con **valori inferiori alle 50.000 tonnellate** (tra porti interni e porti marittimi) ha raggiunto uno dei punti più bassi della propria storia moderna. I pochi traffici rile-

vati (prodotti chimici e semilavorati metallurgici - colli eccezionali) sono legati quasi esclusivamente al porto di Mantova e all'area industriale circostante.

Questo settore, più di altri, continua a risentire delle **difficoltà del sistema produttivo-economico nazionale** legato alle grandi infrastrutture e all'edilizia.

L'analisi dei dati raccolti evidenzia il permanere delle difficoltà di generare il trasporto nei porti di Rovigo e 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-Tartaro-Canalbiano), che consente di superare le difficoltà imposte dai periodi di magra del Po.

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; l'entità è legata alla produttività e al completamento degli ordini delle imprese che operano nell'hinterland del sistema idroviario.

Questo **lento e progressivo declino della navigazione interna e fluviale** potrebbe portare a una perdita di competenze ed esperienze del personale del

settore, fondamentali per la navigazione in un fiume a corrente libera come il Po.

È necessario un forte coinvolgimento e impegno di tutti, operatori economici del settore, amministrazioni pubbliche, imprese produttive dell'area padana, per tentare di invertire la tendenza e far assumere alla navigazione interna il ruolo che gli compete per uno sviluppo equilibrato del nostro Paese. Un ulteriore peggioramento rischia di annullare il potenziale ruolo degli investimenti infrastrutturali effettuati negli ultimi anni, tra i quali l'ammodernamento di buona parte delle conche di navigazione, e il patrimonio umano di esperienza e professionalità.

Per cercare di dare un nuovo impulso all'utilizzo della modalità acqua per il trasporto merci la Regione ha attivato, nel 2019, una legge (L.R. 30/2019), dopo la L.R. 10/2014, che prevede il finanziamento di interventi per puntare a una crescita del trasporto ferroviario e fluviale/fluviomarittimo delle merci grazie alla rea-

lizzazione di servizi aggiuntivi che consentano da un lato una riduzione dell'inquinamento ambientale e dall'altro l'aumento della sicurezza della circolazione. **Circa 1M€ all'anno di risorse per 3 anni**, di cui il 90% al trasporto ferroviario. Anche a questo secondo bando non hanno partecipato operatori, ma non per questo la Regione interromperà il sostegno a questo settore, che richiede un riordino del sistema tariffario portuale. Si riporta di seguito una tabella con i **dati 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 2019 è costituito per il Po e Fissero/Tartaro/Canalbianco, quasi esclusivamente da convogli a spinta, in media 4 (spintore più chiatta) con portata media 1.000/1.200 t.; 1 fluviomarittima con portata media 1.300 t. per il Po; circa 10 motonavi per il trasporto degli inerti del Po.

Traffici idroviari

(2016-2019)

Porti	2016 (tonnellate)	2017 (tonnellate)	2018 (tonnellate)	2019 (tonnellate)
Porto di Rovigo (via Fissero)	100 (colli ecc.) d	2.650 (metallurgici d)	410 metalli	150 (semilav. metal) s 270 (seminalv. metal) d
Canale Po-Brondolo	1.800 (merci varie)			
Porto di Mantova (via Fissero e Po)	25.000 (lamiere e coils) s 4.200 (fertilizzanti) s 2.500 (containers) s n. 789 containers s/d	33.000 (lamiere e coils) s 7.000 (lamiere e coils) d 2.500 (fertilizzanti) s 2.500 (containers) s n. 426 containers s/d	38.655 (semilavorati metallo) 45.795 (prodotti chimici) 1.060 (app. elettromec.) 10.593 (altre merci)	1.356 (app. elettr.) d 1.140 (semilav. metal) s
Attracchi industriali Mantova (via Fissero e Po)	37.500 (acetone) d 4.500 (colli ecc.) d	37.500 (acetone) d 10.000 (colli ecc.) d	---	26.000 (chimici) d 10.000 (semilavorati, metalli) d
Banchina di Viadana (via Po)	---	---	---	---
Porto di Cremona (via Po)	350 (colli ecc.) d	1.000 (colli ecc.) d	12.592 (semilav. metal.)	3.405 (semilav. metal) d
Attracchi industriali Cremona (via Po)	---	---	---	---
Banchine (Idrovia ferrarese)	---	---	---	---
Banchine Mantovane: Roncoferraro (Fissero), S. Benedetto Po, Revere (Po)	valore non rilevato	40.000 (inerti) valore stimato	valore non rilevato	valore non rilevato
TOTALE	75.950	135.650	109.105	42.321
Attracchi industriali privati sul PO	valore non rilevato	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 e le tecnologie digitali

Il portale Mobilità

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.

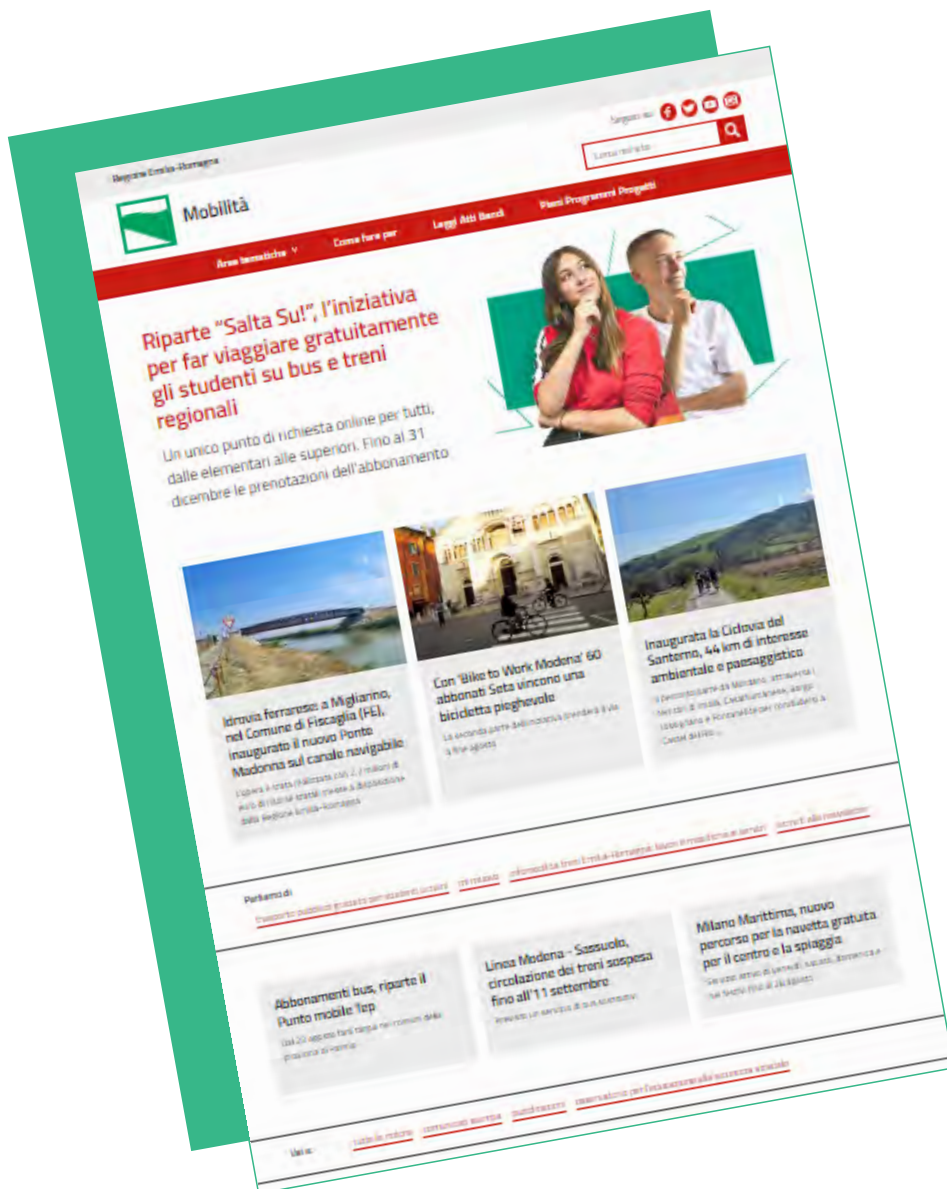
Proseguono la pubblicazione delle **notizie** sull'Emilia-Romagna, il regolare invio della **newsletter** e l'aggiornamento del materiale fotografico e video.

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.



Mobilità e trasporti: l'importanza delle tecnologie digitali

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).

Il grande tema della digitalizzazione e dei sistemi di trasporto intelligenti si salda con l'incoraggiamento all'utilizzo del trasporto pubblico a beneficio dell'ambiente. Sostenere una migliore fruizione del trasporto pubblico, infatti, significa anche innovarsi sul piano della tecnologia e delle opportunità digitali.

Nella nostra regione già da tempo è consolidato il sistema di tariffazione integrata **Mi Muovo**, 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, ma non mancano soluzioni interattive e agganciate a strumenti di ricerca delle informazioni e di pagamento.

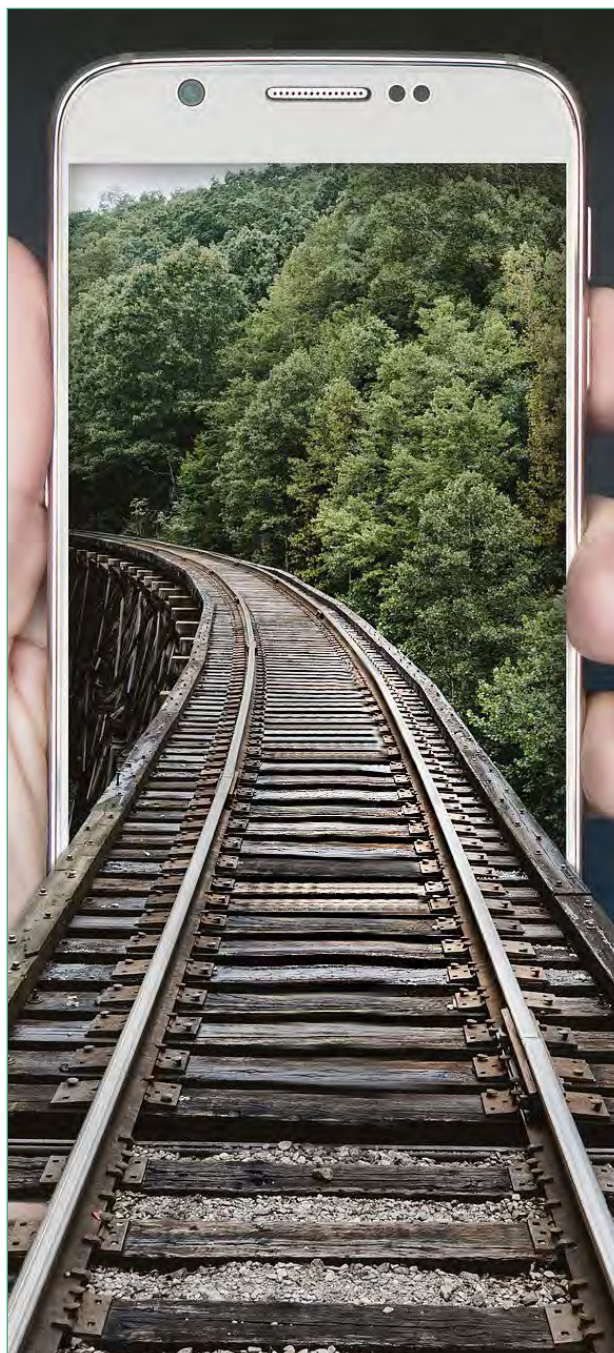
Si va dalla **app Roger** (che consente di pianificare il viaggio con soluzioni che integrano i collegamenti nazionali con il trasporto locale e i parcheggi e acquistare online tutti i titoli di viaggio) alla app e sito **Chiamatreno** <https://chiamatreno.it/> (che mostra in tempo reale l'orario dei treni regionali e informa di eventuali ritardi e altri provvedimenti, come mezzi sostitutivi), per approdare al **pagamento direttamente sul bus con carta di credito o di debito**, oppure tramite smartphone o smartwatch, grazie alla tecnologia EMV.

A partire dal 2021 sono stati attivati infatti in regione i nuovi validatori "verde smeraldo".

Per pagare con la propria carta di credito o di debito contactless è sufficiente accostare la carta al validatore verde e attendere che sul display appaia l'indicazione di avvenuta riconoscimento del titolo. Senza preoccuparsi di zone o tariffe. Il progetto di estensione dei nuovi validatori sta procedendo

fino alla completa copertura dell'intera flotta su gomma nelle quattro aziende di trasporto pubblico della regione. Questa nuova forma di transazione garantisce facilità di pagamento e totale sicurezza e riservatezza.

In Emilia-Romagna la Regione ha anche progettato e implementato 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. Il sistema è in grado raccogliere dati in modo continuativo e di fornire informazioni su numero e classificazione veicolare dei transiti e velocità puntuali di percorrenza.



Coordinamento generale:

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

***Coordinamento redazionale ed editoriale,
impaginazione grafica,
ricerca materiale fotografico:***

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

Crediti foto: Direzione generale Cura del
territorio e dell'ambiente, archivio fotografico
"Fotoreporter" dell'Agenzia informazione e
comunicazione della Giunta regionale; Trenitalia-
Tper; Start Romagna; Pixabay

Realizzato grazie al contributo dei collaboratori,
dei funzionari e dei dirigenti dei Settori
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 2021".

Finito di stampare nel mese di settembre 2022
presso il Centro Stampa della Regione Emilia-Romagna

