



Muov**ER**si in Emilia-Romagna 10 anni di politiche per la mobilità

Marzo 2024

Emilia-Romagna. Il futuro lo facciamo insieme.

**ASSESSORATO MOBILITÀ E TRASPORTI,
INFRASTRUTTURE, TURISMO, COMMERCIO**

Assessore Andrea Corsini

DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE

Direttore Paolo Ferrecchi

SETTORE TRASPORTI, INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ SOSTENIBILE

Responsabile Alessandro Meggiato

CURATELA EDITORIALE Massimo Farina, Teresa Valentina Sblendorio.

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

STAMPATO DA Centro Stampa Regionale Marzo 2024



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



Portale Mobilità
della Regione Emilia-Romagna

Indice

Premessa	pag.	4
La domanda di mobilità	"	5
Il settore ferroviario	"	6
Il settore autofloviario	"	8
L'integrazione tariffaria	"	9
L'innovazione tecnologica	"	10
La mobilità ciclistica	"	11
Il settore stradale	"	13
La sicurezza stradale	"	17
Il trasporto merci e il Porto di Ravenna	"	19
Il settore aeroportuale	"	21
Il settore idroviario	"	22

Premessa

La Regione Emilia-Romagna è uno snodo nevralgico non solo per il sistema Italia ma anche per l'intera Europa, dal momento che il territorio regionale è attraversato da diversi corridoi infrastrutturali trasportistici (TEN-T) sia lungo la direzione est ovest sia lungo la direzione nord sud. È noto come negli ultimi 10 anni molte cose sono successe, eventi di carattere nazionale e internazionale che hanno profondamente messo alla prova e cambiato l'intero sistema, sia dal punto di vista produttivo, agricolo, sanitario, idrogeologico, eventi i cui effetti hanno a loro volta modificato profondamente il sistema della mobilità.

10 anni fa la regione era in piena fase di ricostruzione post-terremoto del 2012 e in forte ripresa dopo le traversie della crisi economica finanziaria del 2008. Gli sforzi in quegli anni per sostenere la ripresa sono andati di pari passo con politiche volte a favorire il più possibile un passaggio (shift modale) dalla mobilità privata verso il trasporto pubblico e ulteriori forme di mobilità sostenibile. Questi sforzi e investimenti andavano nella direzione non solo della dotazione infrastrutturale ma anche verso un aumento e una razionalizzazione dei servizi piuttosto che sul miglioramento della qualità degli stessi. Forte è stato l'impulso e importanti i finanziamenti, ad esempio, per il rinnovo dell'intero materiale rotabile in servizio sulle tratte ferroviarie regionali, e del parco veicolare del TPL gomma, sempre con un occhio alla qualità e al confort ma anche alla sostenibilità ambientale, in termini di emissioni.

La pandemia scoppiata violentemente a inizio 2020, portandosi dietro il suo carico di restrizioni e limitazioni, ha sicuramente sconvolto tutto il sistema in ogni sua parte e ha contribuito, di questo ce ne stiamo accorgendo tuttora, a riscrivere le regole del gioco soprattutto in tema di trasporti e mobilità. La Regione Emilia-Romagna e tutti gli attori coinvolti hanno affrontato questa situazione emergenziale dando prova del significato della parola "resilienza". Certamente tutte le politiche e i provvedimenti che si sono susseguiti in quei mesi hanno cercato di limitare il più possibile le problematiche, ma non hanno impedito una serie di cambiamenti socioeconomici che ora fanno parte della nostra vita quotidiana. Tra questi cambiamenti, citandone uno per tutti, quello dell'utilizzo da parte sia di driver pubblici che privati dello smart working, che ha portato a una grande mutazione della struttura della domanda di mobilità, mutazioni che richiedono una risposta attenta in tema di "governance". Sono infine tristemente di quest'ultimo periodo altri eventi estremamente invasivi: il riferimento è in primis alle alluvioni e ai movimenti franosi che hanno colpito una vasta area territoriale della regione, e in misura preponderante in Romagna nel maggio scorso, e in seconda battuta la situazione geo-politica internazionale con la guerra in Ucraina.

Nel primo caso ci troviamo di fronte a una nuova sfida che ha visto il ripristino delle infrastrutture stradali e non solo: si tratta di un totale di circa 1.500 strade e 4 linee ferroviarie interessate/danneggiate in forma rilevante dagli eventi, che sono tornate agibili grazie all'incessante attività di tecnici e operatori della Regione, della Protezione civile regionale e degli enti locali. Di queste sono state riaperte seppur con limitazioni l'83% di autostrade, strade statali e provinciali e il 62% di strade comunali. Le ferrovie sono state ripristinate a eccezione della linea Faenza Lavezzola e, limitatamente ai periodi di allerta meteo, della linea Firenze-Faenza. Tutto ciò si compenetra con il tema del rischio idrogeologico dei nostri territori (gli allagamenti hanno interessato circa 540 km² di aree di pianura e circa 80.000 frane si sono verificate nelle aree collinari e appenniniche - per 81,51 km² - interrompendo la transitabilità di svariate infrastrutture stradali), ma anche con la necessità di ridare il massimo di accessibilità a lavoratori e studenti. Va inoltre ricordato come questi eventi riportano sempre all'attualità tutto il tema dei cambiamenti climatici.

Nel secondo caso, infine, ci troviamo ora di fronte a delle forti implicazioni economiche nella produzione industriale e agricola e nella sua movimentazione, con prezzi delle materie prime e dei carburanti in forte oscillazione, ma anche con rotte commerciali non più sicure e percorribili che generano scenari globali fino a poco tempo fa non preventivabili.

In questo complesso scenario la Regione Emilia-Romagna in tema di mobilità e trasporti ha lavorato in questi 10 anni non solo per affrontare al meglio le situazioni emergenziali, ma anche per pianificare in maniera sinergica, con gli enti locali e gli stakeholder pubblici e privati, scelte e politiche coerenti per lo sviluppo e la governance del sistema regionale della mobilità.

La domanda di mobilità

Gli ultimi dati disponibili dell'Osservatorio Audimob definiscono come la **"Popolazione mobile in Emilia Romagna"** (percentuale della popolazione di età compresa tra 14 e 80 anni - 14-85 anni nel 2022, che ha effettuato nel giorno precedente l'intervista almeno uno spostamento a eccezione dei soli spostamenti a piedi di durata inferiore a 5 minuti) **sia pari all'81,3%**, superiore di quasi un punto percentuale al dato nazionale. La lunghezza media di questi spostamenti è andato nel corso degli anni (2016-2019-2022) via via crescendo fino a un valore di 12,7 km. Fa da controaltare il valore del tempo medio pro-capite giornaliero dedicato alla mobilità, che va riducendosi (56,8 minuti).

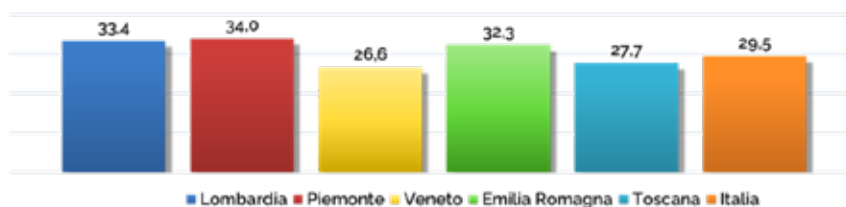
Di seguito abbiamo un quadro delle **motivazioni degli spostamenti in alcune regioni italiane**:

	Lombardia	Veneto	Emilia-Romagna	Toscana	Italia
Lavoro/Studio	39,6	35,0	39,6	37,9	35,8
Gestione familiare	32,5	34,5	30,1	29,7	32,9
Tempo libero	28,0	30,6	30,2	32,4	31,3
Totale	100	100	100	100	100

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

	Lombardia	Piemonte	Veneto	Emilia-Romagna	Toscana	Italia
Piedi	17,9	21,2	13,0	16,0	17,9	18,0
Bici/Micromobilità	4,4	3,8	6,3	10,5	4,2	4,1
Moto	3,4	1,9	3,0	3,2	5,2	4,1
Auto	63,3	64,2	70,4	64,5	67,1	66,3
Mezzi pubblici	11,1	9,0	7,3	5,8	5,6	7,4
Totale	100	100	100	100	100	100

Come si nota dalla tabella, il **livello di utilizzo dell'automobile privata in Emilia-Romagna risulta più basso della media nazionale**. Dal confronto con le altre regioni emerge una particolare **diffusione della mobilità non motorizzata, ovvero in bicicletta o a piedi**. Di conseguenza risulta particolarmente interessante l'indicatore del "tasso di mobilità sostenibile" (percentuale degli spostamenti realizzati a piedi, in bici o con mezzo collettivo rispetto al totale degli spostamenti).



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

Il settore ferroviario

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



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

Forte è anche l'impegno nell'attività di mantenimento dell'**efficienza e di potenziamento delle linee ferroviarie regionali** (sono conclusi i lavori per le elettrificazioni delle linee nell'area reggiana Reggio-Ciano d'Enza, Reggio-Sassuolo e la Reggio-Guastalla, mentre sono in corso quelli sulla Parma Suzzara-Poggio Rusco, e di prossimo inizio sulla Ferrara-Codigoro), oltre che nel miglioramento delle condizioni di sicurezza. Dal 2017 a oggi sono stati **eliminati 15 passaggi a livello** sulla rete ferroviaria di proprietà regionale, di altri 5 sono iniziati i lavori e di ulteriori 4 è in corso la progettazione per un costo complessivo di circa 192 Ml€, di cui 46 provenienti dal bilancio regionale e i restanti da fonti Statali (circa 122 Ml€) o di altra provenienza (24 Ml€).

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

Un grosso impegno è stato messo in campo dalla Regione Emilia-Romagna per la **completa sostituzione della flotta con materiale rotabile di nuova generazione**, elemento fondamentale per l'attività del trasporto ferroviario, perché oltre ad aumentare affidabilità, efficienza energetica e performance del sistema offre condizioni di viaggio notevolmente migliori ai passeggeri in termini di comfort, accessibilità e sicurezza. L'impegno regionale ha consentito il **totale rinnovo della flotta dei treni per i servizi ferroviari regionali e locali**, con un impegno di risorse per un investimento di **oltre 1,1 miliardi di euro**. Agli oltre 250 ml€ di materiale rotabile messo a disposizione al gestore del nuovo contratto di servizio si aggiungono i 750 ml€ per 86 nuovi treni elettrici ad alta e media capacità, ad alta efficienza energetica, ridotto impatto ambientale e con allestimenti ad alta accessibilità per persone a ridotta mobilità e per biciclette a seguito. L'investimento, a carico dell'impresa ferroviaria, è previsto all'interno dell'attuale contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario regionale. Oltre a questi treni, la Regione, con un investimento di oltre 100 ml€, sta ulteriormente ampliando la flotta di treni con l'acquisto di ulteriori 16 mezzi per potenziare l'offerta sulle tratte a maggior domanda e per sostituire i rotabili diesel attualmente in uso sulle linee che saranno elettrificate entro il 2025. Con quest'ultimo investimento **la completa offerta di servizio ferroviario della Regione sarà a zero emissioni dal 2025**.

Gli sforzi profusi in questi anni hanno portato a un **aumento dei passeggeri** trasportati interni alla regione, che nel 2023 hanno superato i 170.000 in media al giorno, andando oltre del 6% rispetto al valore di riferimento del 2019 (pre-Covid).



Il settore autofloviario

La Regione Emilia-Romagna esercita **funzioni di programmazione, indirizzo coordinamento e finanziamento del trasporto pubblico** promuovendo la realizzazione di interventi per riorganizzare la mobilità e l'accesso ai servizi di interesse pubblico. Questo servizio è articolato su **9 bacini provinciali**, comprende sia il servizio urbano nelle 10 città capoluogo più Imola, Faenza e Carpi, sia la rete extraurbana su gomma. La programmazione dei servizi nei bacini e la gestione dei relativi Contratti di servizio con gli affidatari, **4 grandi società di gestione e imprese private**, sono gestiti da **7 agenzie locali per la mobilità**. Oltre ai **contributi per i servizi minimi** sono finanziati gli **interventi per l'investimento** a partire dal **rinnovo del parco autobus** per arrivare ad azioni per migliorare l'accessibilità del territorio. La ripresa post pandemica risulta essere più faticosa anche perché, come già accennato, sono in parte cambiate alcune abitudini che hanno portato a preferire spostamenti di corto raggio e alternative modali al TPL su gomma, anche se ci sono comunque segnali incoraggianti: il dato dei ricavi da traffico e dei passeggeri trasportati evidenzia un riavvicinamento ai valori registrati prima della pandemia.



Il **numero di veicoli adibiti al servizio di trasporto pubblico locale** in Emilia-Romagna, secondo i dati aggiornati a dicembre 2022, ammonta a 3.262 mezzi, di cui 3.124 autobus e 138 filobus. Il tema dell'**età media del parco circolante** e del profilo dell'alimentazione è molto rilevante soprattutto per quanto riguarda la sostenibilità del servizio e il comfort di viaggio e in questi anni è stato fatto molto in questa direzione.

Complessivamente il **Piano di investimenti ha un valore di 780 M€**, con il concorso di risorse della Regione, delle città, unite al finanziamento da parte dei soggetti attuatori, permettendo un **ammodernamento consistente della flotta di autobus attualmente circolante**, stimato in circa 2.200 nuovi mezzi, che permetteranno la riduzione progressiva del servizio degli autobus con maggiore anzianità e più inquinanti. Si stima un'attuazione dei Piani di investimento che permetteranno **al 2026 la messa in servizio di oltre 1.400 nuovi autobus**.

L'integrazione tariffaria



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

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

Oltre alle integrazioni tariffarie la Regione, attraverso l'iniziativa **Salta SU!**, offre **abbonamenti gratuiti agli studenti emiliano romagnoli**, iscritti a scuola elementare, media e superiore anche fuori regione per il percorso casa-scuola. Grazie a quest'azione regionale sono stati raggiunti numeri davvero importanti: **213 mila ragazze e ragazzi, il 42% degli iscritti**, ne hanno usufruito nella campagna abbonamenti 2022-2023, con un **risparmio medio per le famiglie emiliano-romagnole di circa 300 euro a figlio** e con **un impegno della Regione di oltre 25,4 ml € all'anno**.

La **campagna abbonamenti 2023-2024, appena conclusa, evidenzia un ulteriore aumento di circa il 9%** delle richieste dal portale unico.

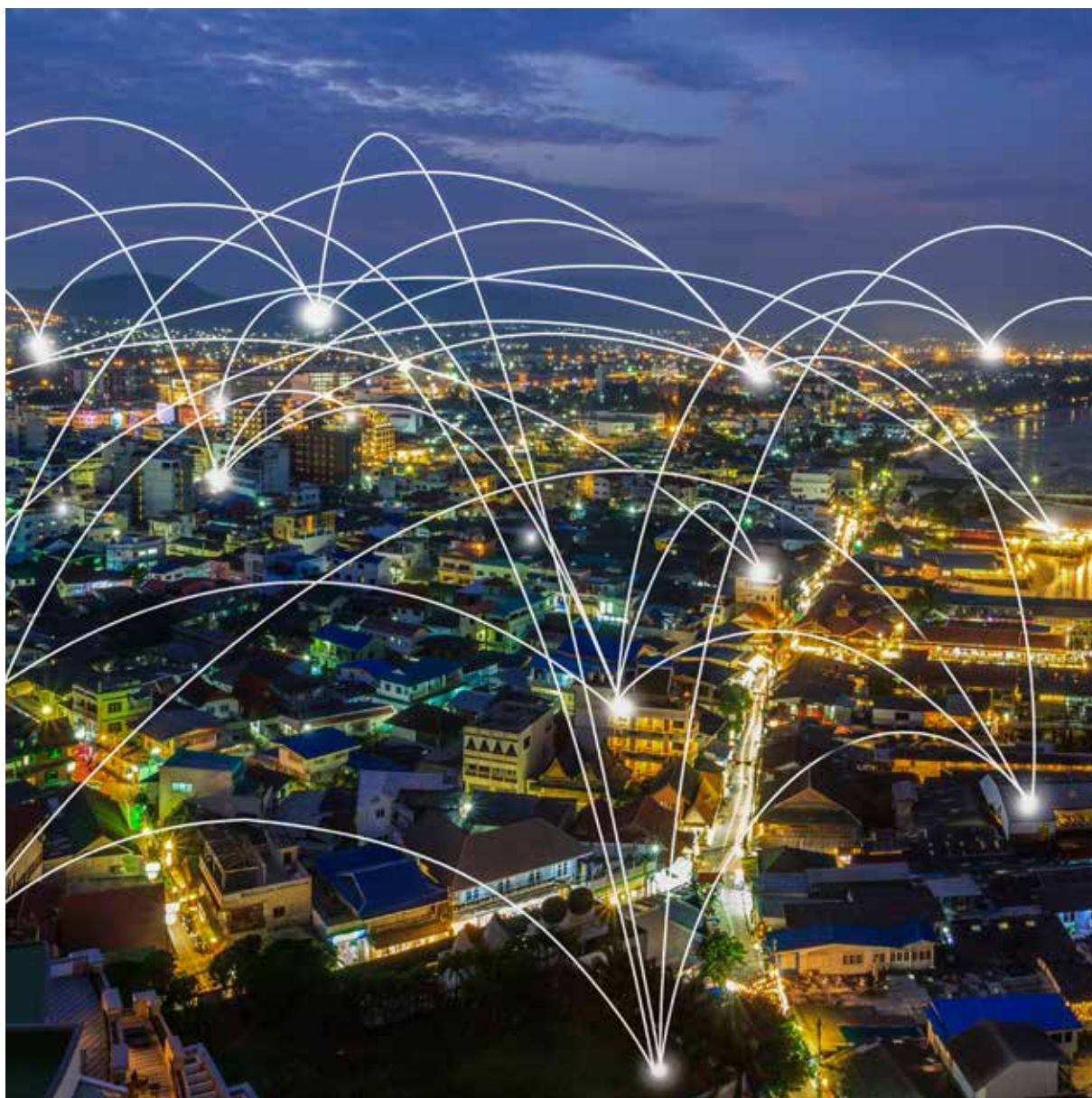
Per maggiori informazioni: <https://regioneer.it/saltasu>



L'innovazione tecnologica

La Regione Emilia-Romagna è impegnata in **progetti volti a migliorare la qualità dell'aria e a favorire buone pratiche** in grado di contenere l'inquinamento atmosferico legato al traffico dei veicoli. In questo quadro una particolare importanza rivestono le azioni per **migliorare l'accessibilità al trasporto pubblico attraverso la tecnologia**, in termini di informazioni all'utenza e facilità di acquisto in modo integrato dei titoli di viaggio per più servizi. In tema di innovazione tecnologica, la Regione Emilia-Romagna è una delle Regioni scelte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la sperimentazione del progetto **MaaS4Italy (Mobility as service for Italy)** all'interno del Piano nazionale di ripresa e resistenza (PNRR), un bando da 2,3 milioni di euro al 100% per sviluppare le politiche regionali del Maas (Mobility as a Service). Il sistema ha lo scopo di **migliorare l'accessibilità per tutti i cittadini al trasporto pubblico**, anche sviluppando e integrando l'app Roger, già esistente, a ulteriori modalità di trasporto e ad altri servizi, come per esempio il turismo.

Parallelamente allo sviluppo del MAaS, la Regione ha destinato **11,5 milioni di euro** (PR-FESR 2021-2027) per ulteriori sviluppi e aggiornamenti sugli **impianti di infomobilità già presenti sul territorio**, che grazie al co-finanziamento delle aziende di trasporto pubblico svilupperanno progetti per circa 20 milioni di euro, tra cui per esempio la completa informatizzazione della vendita dei titoli di viaggio e la videosorveglianza per la sicurezza a bordo.



La mobilità ciclistica

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

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



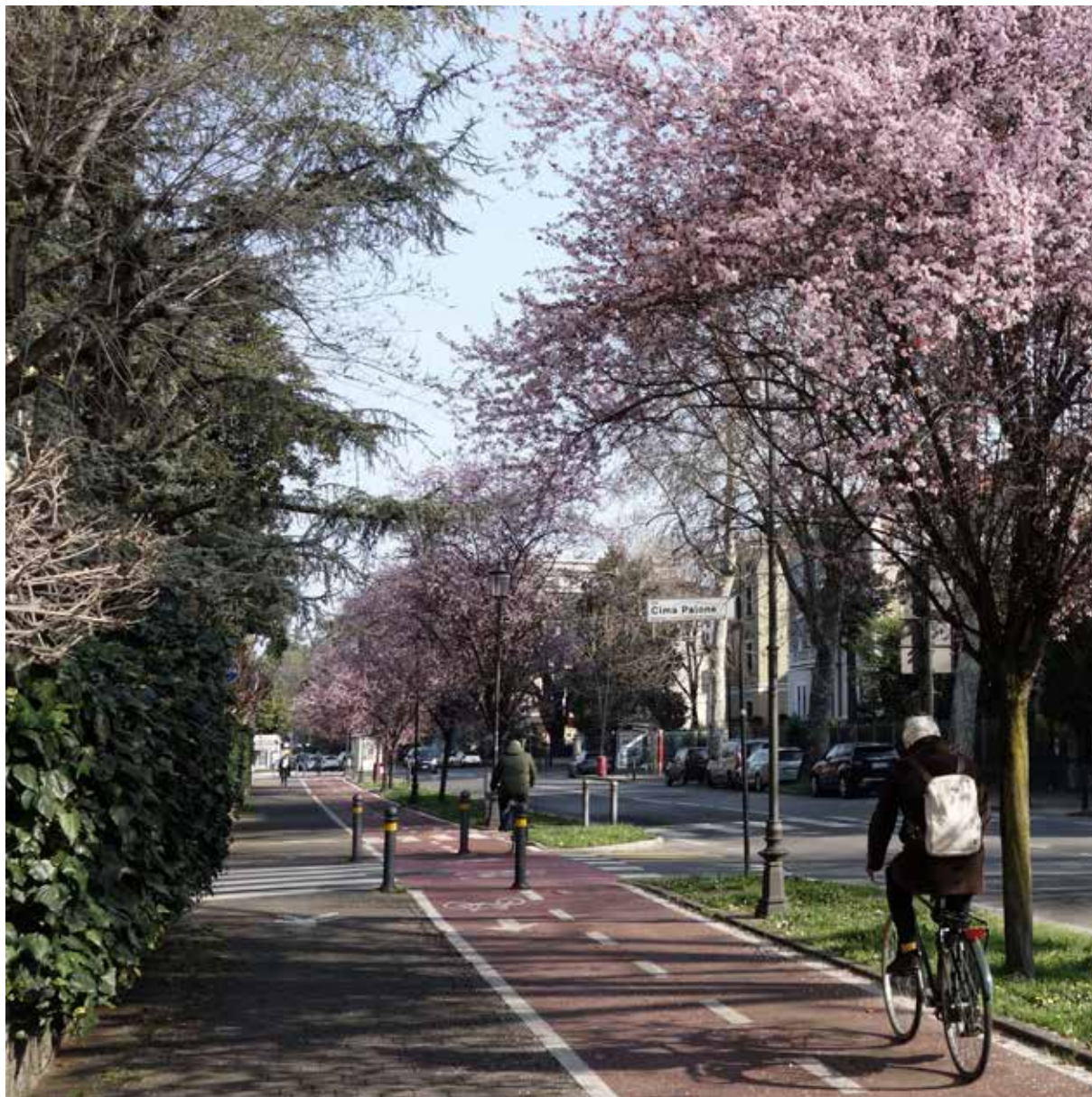
I principali investimenti realizzati e in corso di realizzazione hanno visto un impegno di risorse, europee, statali e regionali per **142 ml€ complessivi destinati alla realizzazione di infrastrutture per la ciclabilità, ovvero:**

- la realizzazione delle ciclovie del sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche che attraversano la nostra regione (ciclovia VenTo, ciclovia del Sole e ciclovia Adriatica) per un totale di 46 ml€, che consentono di realizzare 204 km
- la realizzazione di percorsi ciclabili urbani e periurbani attraverso contributi dati agli Enti locali e finalizzati al trasferimento modale per gli spostamenti sistematici, destinati in gran parte ai territori sottoposti a misure di gestione del traffico per il miglioramento della qualità dell'aria, per un totale di 96 ml€.

Parallelamente alla realizzazione di infrastrutture per la mobilità ciclistica, dal 2020 sono incentivate azioni per favorire la domanda di spostamenti in bicicletta, in particolare il **progetto BikeToWork**, gestito in collaborazione con i mobility manager delle città, erogando contributi chilometrici ai lavoratori che si

spostano in bicicletta. Questa iniziativa ha visto finora il coinvolgimento di **oltre 1.700 aziende e 11.700 lavoratori**, per un totale, dal 2020 a giugno 2023, di **quasi 3,4 ml di km percorsi**.

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



Il settore stradale

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



Pedemontana e Cispadana

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

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

Investimenti per la rete stradale di interesse regionale

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

- la sottoscrizione di convenzioni per finanziare interventi di **costruzione e ammodernamento delle infrastrutture** (contributo complessivo negli ultimi 10 anni pari a 20,26 M€)
- la sottoscrizione di **convenzioni** per finanziare la **progettazione** di opere (contributo complessivo negli ultimi 10 anni pari a 2,8 M€)
- la realizzazione di interventi di ripristino o consolidamento di **opere d'arte**, necessari per evitare limitazioni alla circolazione lungo la rete provinciale (finanziamento complessivo di 1,54 M€ a fronte di un costo complessivo di 1,7 M€)
- l'assegnazione di risorse per la **manutenzione straordinaria** della rete viaria provinciale di interesse regionale (contributo negli ultimi 10 anni pari a 57,36 M€)
- l'attuazione della programmazione regionale dopo il trasferimento di alcune strade statali alle Province in attuazione della riforma Bassanini (tra il 2002 e il 2010 sono state finanziate opere per un costo complessivo di **oltre 735 milioni di euro**).

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

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

Infine relativamente all'**autostrada regionale Cispadana**, del costo complessivo di circa 1.800 M€, opera che ha concluso la valutazione di impatto ambientale e la verifica di ottemperanza alle relative prescrizioni recepite dal progetto definitivo, la Regione ha ora in corso il confronto con il concessionario (ARC S.p.A.) per definire gli elementi volti ad assicurare l'equilibrio del PEF e riavviare il procedimento finalizzato all'approvazione del progetto.

Investimenti per la rete stradale nazionale (ANAS)

Il **contratto di programma 2016-2020 fra ANAS e Ministero delle Infrastrutture**, prevedeva, nel territorio dell'Emilia-Romagna, sulla rete stradale di competenza statale, interventi per un importo complessivo di circa 1.699,13 M€. Alcuni sono in corso di realizzazione o di prossimo avvio: SS64 Nodo di Casalecchio stralcio Nord, tangenziale di Reggio Emilia tra S. Prospero e Corte Tegge, Tangenziale Est di Forlì 3° lotto, SS12 variante di Mirandola 2° lotto, SS9 Variante di Castel Bolognese, adeguamento SS67 da Classe al Porto I stralcio; per altri è in fase di conclusione la gara per appalto integrato: SS64 Nodo di Casalecchio stralcio Sud, SS9 Variante di Santa Giustina, SS16 variante di Argenta 1° stralcio; per **un importo complessivo di 768 M€**.

Inoltre sono in fase di progettazione o approvazione altri interventi, sia previsti nel contratto di programma 2016-2020: SS45 ammodernamento Cernusca – Rivergaro, SS62 ammodernamento Parma – Collecchio, che ulteriori: SS16 variante nel tratto Bellaria - Rimini nord - Misano Adriatico – 2 stralci (436,22 M€, a livello di progetto definitivo), SS16 variante di Mezzano, Camerlona, Glorie, SS16 variante all'abitato di Fosso Ghiaia, SS16 variante all'abitato di Alfonsine, SS12 variante di Montale Rangone, SS64 ammodernamento Sasso Marconi – Vergato, in attesa di reperire le risorse per la loro realizzazione nei futuri contratti di programma.

E45, Ferrara mare e la futura E55

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

A partire dal 2016 ANAS ha avviato un consistente piano di investimenti per potenziare e riqualificare l'arteria in termini di manutenzione straordinaria, per un investimento di circa 1,6 miliardi di euro, di cui circa **500 milioni** nella sola Emilia-Romagna.

Dall'avvio del programma di riqualificazione sono stati **ultimati o in completamento** interventi per un valore complessivo di circa **282 milioni di euro** (dato riferito ad aprile 2023).

Anche la Ferrara-Mare (**Raccordo autostradale Ferrara – Porto Garibaldi**) è oggetto di alcuni interventi di manutenzione programmata, che riguardano il risanamento e il ripristino della pavimentazione e l'adeguamento delle barriere di sicurezza per elevare gli standard di comfort e di sicurezza stradale. Ad aprile 2023 risultavano **ultimati o in corso di realizzazione** interventi per circa **29 M€**.

Relativamente alla **E55** la Regione ha avanzato nel PRIT 2025 la proposta di una nuova infrastruttura di tipo extraurbano principale a carreggiate separate e due corsie per senso di marcia, fra Ravenna (dall'interconnessione fra la tangenziale di Ravenna e la SS 3bis) e la Ferrara mare, e di tipo extraurbano secondario a una corsia per senso di marcia, fino alla SP 60 Gran Linea con riqualificazione della stessa fino alla SS309.

Interventi sulla rete autostradale nazionale

Attualmente lo **sviluppo chilometrico complessivo** sul territorio regionale della rete autostradale nazionale (comprensivo delle tre superstrade fruibili gratuitamente: il Raccordo autostradale Ferrara- Porto Garibaldi, la Tangenziale di Bologna compresa la complanare sud fra San Lazzaro di Savena e Ponte Rizzoli (in precedenza in gestione ad ANAS), la SS3bis - E45/E55 - da Ravenna al confine con la Regione Toscana), nonché della Variante di Valico (A1) aperta al traffico il 23/12/2015, **ammonta a circa 759 km**, su cui sono previsti **interventi di riqualificazione/ampliamento**. Gli interventi di riqualificazione/ampliamento riguardano **il 13,5% della rete esistente** (103 km su 759).

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

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

- **TIBRE**: Bretella autostradale Tirreno-Brennero primo lotto, da interconnessione A15/A1 allo svincolo di Trecasali, importo 500 M€ (realizzato)
- **A14**: ampliamento alla quarta corsia tra Bologna San Lazzaro e la diramazione per Ravenna, importo 500 M€ (da realizzare, consegna lavori entro il 2024)
- **A13**: ampliamento alla terza corsia tra Bologna Arcoveggio e Ferrara Sud, importo 1.000 M€ (da realizzare)
- **A14 e tangenziale Bo**: Passante Metropolitano di Bologna, importo 3.000 M€ (da realizzare)
- **A13 tangenziale Bologna**: Prolungamento Complanari Bologna fino a via Aposazza, importo 60 M€ (da realizzare)
- **Tangenziale di Bologna e strade comunali**: Svincolo Lazzaretto (Bologna), importo 20 M€ (da realizzare)
- **A14 e tangenziale Bologna**: Complanare Nord San Lazzaro e caselli di Ponte Rizzoli, importo 90 M€ (da realizzare)
- **Nuovo asse autostradale**: Bretella Campogalliano-Sassuolo, importo 500 M€ (da realizzare)
- **A22**: ampliamento alla terza corsia tra Verona Nord e intersezione A1, importo circa 300 M€ tratto in Emilia-Romagna (da realizzare).

A carico di Autostrade per l'Italia è prevista la progettazione e realizzazione di alcune opere di adduzione al sistema tangenziale di Bologna molto richieste dal territorio, come il potenziamento dell'In-

termedia di Pianura dall'intersezione tra la SS 568 Persicetana e la Via Valtiera (comune di Calderara di Reno) fino all'incrocio tra la SS 64 Ferrarese e Via Peglion (comune di Bologna), il **Lotto 3** dell'Asse **Lungo Savena**, necessario per completare l'itinerario, le opere del cosiddetto "**Nodo di Funo**", il **collegamento Via del Triumvirato-Via del Chiù** e la realizzazione del nuovo **svincolo di Lazzaretto** e relativo collegamento all'Asse Attrezzato.

Inoltre, sono in corso di realizzazione o progettazione alcune opere connesse a interventi autostradali già conclusi: **in comune di Rimini gli interventi connessi all'ampliamento alla terza corsia della A14** fra Rimini nord e Pedaso, già aperta al traffico; il **prolungamento della Complanare di Modena**, nel tratto compreso tra lo svincolo sulla S.S.12 e il casello autostradale di Modena Sud; le numerose opere complementari a favore del territorio previste dal **PREVAM (Progetto di Restauro e Valorizzazione Ambientale) legato alla Variante di Valico**, che all'apertura al traffico della stessa non erano state ancora completate. Tra queste ultime occorre citare il progetto relativo ai tratti di A1 dismessi, il nuovo casello di Riveggio lungo la A1 Panoramica, la realizzazione dello svincolo Barberino-Mulinaccia e le tante sistemazioni dei movimenti franosi e delle viabilità di servizio.



La sicurezza stradale

La Regione ha raggiunto l'obiettivo definito dal terzo Programma di azione europeo per la sicurezza stradale (adottato dalla Commissione nel 2003) del dimezzamento del numero di vittime della strada entro il 2010. Visto che a livello nazionale ed europeo quest'obiettivo non è stato raggiunto in modo uniforme, la Commissione europea ha fissato l'obiettivo di un ulteriore dimezzamento del numero totale di vittime della strada nel 2020, a partire dal 2010, consapevole che fosse un obiettivo comune decisamente più ambizioso e difficile da raggiungere rispetto al precedente. In effetti l'obiettivo non è stato raggiunto né in Italia né in Emilia-Romagna, nonostante la riduzione del traffico e quindi la minor esposizione al rischio dovuta alla pandemia da Covid-19, che comunque ha contribuito a diminuire i dati di incidentalità del 2020. Tutto ciò ha messo in risalto il fatto che la strada da percorrere è lunga e che è ancora necessario un grande sforzo per avvicinarsi il più possibile all'azzeramento del numero di vittime della strada **entro il 2050** (nuovo **obiettivo "zero vittime" previsto dalla UE**). Pertanto, la Commissione Europea ha stabilito un ambizioso **obiettivo intermedio per gli anni 2021-2030, di riduzione del 50% dei decessi e, per la prima volta, dei feriti gravi entro il 2030**.



Con il ritorno dei livelli di mobilità vicini a quelli pre-pandemici, il dato 2021 vede 281 morti, confermando un calo dal 2019, ma, come ci si poteva aspettare, un aumento dal 2020. I dati provvisori del 2022 mostrano un **numero di morti pari a ben 311**, dato che ci riporta ai valori del 2016, ancora più lontani dall'obiettivo. Questo dato è superiore anche a quello del sentiero obiettivo posto dal Piano dei trasporti, che prevede di raggiungere il dimezzamento dei morti per incidente stradale rispetto al 2010, all'orizzonte di Piano del 2025. La Regione conferma quindi il suo **costante e forte impegno**, evidenziando la necessità di un maggior coinvolgimento di tutti gli utenti e dei soggetti che sono in grado di incidere sul fenomeno della sicurezza stradale e impegnandosi nel migliorare la sostenibilità della mobilità e l'inversione modale, con una diminuzione dei veicoli privati, per ridurre l'esposizione al rischio di incidente stradale, continuando anche nel lavoro di sensibilizzazione su questo tema. Per le azioni di educazione, formazione e diffusione della cultura della sicurezza stradale, la Regione interviene attraverso l'**Osservatorio per l'educazione alla sicurezza stradale**,

che opera coinvolgendo Amministrazioni locali, Istituzioni, Associazioni e tutto il mondo della scuola, anche con protocolli d'intesa, destinando risorse per realizzare interventi su tutto il territorio regionale, con modalità e conoscenze condivise, rivolte in particolare ai giovani.

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



Il trasporto merci e il Porto di Ravenna



Il trasporto merci e la Piattaforma intermodale regionale

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

Dall'analisi dei dati delle merci trasportate su ferrovia emerge un **trend in crescita**, che però sembra avere **per il 2023, con molta probabilità, una flessione**. Certamente su questo anno incidono diverse congiunture negative: in primis l'**alluvione** che ha colpito i territori della Romagna facendo inevitabilmente diminuire la produzione industriale ma soprattutto quella agricola. Inoltre, concorrono anche situazioni legate ai parametri di inflazione e al costo delle materie prime, che sono lievitate a causa dei conflitti in essere in Est Europa e i nuovi assetti delle rotte commerciali internazionali.

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

Dopo la crisi economica del 2008, che ha segnato un punto di minimo nella movimentazione delle merci su ferrovia, si è assistito a un'inversione di tendenza, accentuata soprattutto dai collegamenti retroportuali di Ravenna in direzione dell'area produttiva localizzata nel centro Emilia e da qui ai porti di esportazione nel nord Tirreno. L'aumento di queste relazioni è sicuramente dovuto alla tenuta del sistema delle piattaforme regionali ma anche ai benefici indotti dalle **leggi regionali di incentivazione** (la LR 15/2009, la LR 10/2014, la LR 30/2019 e per ultima la LR 24/2022), che hanno sostenuto negli ultimi

anni i traffici ferroviari aggiuntivi con origine e/o destinazione in Emilia Romagna e hanno consentito di avvicinare la competitività del trasporto merci su ferro a quello su gomma permettendo una consistente diversione modale.

Il Porto di Ravenna

Il Porto di Ravenna, **porto "core" delle reti Ten-T e hub portuale di rilevanza internazionale**, rappresenta il **principale collegamento intermodale in Emilia-Romagna** tra le varie modalità di trasporto, essendo efficacemente collegato sia con la rete stradale che con quella ferroviaria e rappresentando il terminale fluviomarittimo sud del sistema idroviario padano veneto. È gestito attualmente dall'**Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico Centro-settentrionale**, ed è sede di numerose imprese di servizi al porto e alla navigazione, tra le quali imprese terminaliste portuali private (ad esempio Setramar), una delle quali a partecipazione pubblica (SAPIR).

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

- Hub Portuale di Ravenna: approfondimento canali Candiano e Baiona, adeguamento banchine operative esistenti, nuovo terminal in penisola Trattaroli e riutilizzo del materiale estratto in attuazione del P.R.P. vigente 2007 - Fase I – 1° e 2° stralcio
- Hub Portuale di Ravenna: fase II – 3° stralcio approfondimento canali Candiano e Baiona a -14,50 – lavori di dragaggio
- Hub Portuale di Ravenna: fase II – 4° stralcio approfondimento canali Candiano e Baiona a -14,50 – realizzazione impianto di trattamento
- realizzazione di una stazione di cold ironing a Porto Corsini a servizio del Terminal Crociere
- realizzazione del Terminal Crociere.



Il settore aeroportuale



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

Dopo gli anni critici della pandemia la **ripresa dei traffici passeggeri su tutti e quattro gli scali** risulta essere nel 2023 in netta ripresa sia rispetto all'anno precedente che al periodo preCovid:

- **Bologna**, totale passeggeri: 9.970.284, +17,4% (rispetto al 2022), +6% (rispetto al 2019)
- **Forlì**, totale passeggeri: 134.978, +42,7% (rispetto al 2022), iniziato i voli nel 2021
- **Parma**, totale passeggeri: 134.088, +14,9% (rispetto al 2022), +78,8% (rispetto al 2019)
- **Rimini**, totale passeggeri: 281.864, +31,2% (rispetto al 2022), -28,7% (rispetto al 2019).

Riguardo al **settore cargo** in Emilia-Romagna, il 2023 ha registrato invece una **leggera flessione (-7,6%)** rispetto alla ripresa evidenziata nel 2022, pari a **50.995 tonnellate di merce** movimentata.

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

Il settore idroviario

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



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

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



