



LA MOBILITÀ E IL TRASPORTO IN EMILIA-ROMAGNA

Marzo 2026

Indice

Dati tratti dal “Rapporto annuale di monitoraggio della mobilità e del trasporto in Emilia-Romagna - Dicembre 2025”

ASSESSORATO AMBIENTE, PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE, MOBILITÀ E TRASPORTI, INFRASTRUTTURE

Assessore Irene Priolo

DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE

Direttore Cleto Carlini

SETTORE TRASPORTI, INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ SOSTENIBILE

Responsabile Alessandro Meggiato

CURATELA EDITORIALE E REALIZZAZIONE GRAFICA

Teresa Valentina Sblendorio

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

STAMPATO DA Centro Stampa Regionale marzo 2026

Premessa	pag.	4
Il settore ferroviario	“	5
Il settore autofiloviario	“	7
L'integrazione tariffaria	“	8
L'innovazione tecnologica	“	9
La mobilità ciclistica	“	10
Il settore stradale	“	12
La sicurezza stradale	“	15
Il trasporto merci e il Porto di Ravenna	“	17
Il settore aeroportuale	“	19
Il settore idroviario	“	20



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



Portale Mobilità
della Regione Emilia-Romagna

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

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

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

Si prosegue con il settore stradale, con un'analisi sull'assetto della rete, sugli investimenti e sui dati di traffico disponibili, oltre che sul tema della sicurezza stradale e sull'impegno della Regione nel ridurre il numero di vittime sulla strada, grazie anche alle attività di sensibilizzazione svolte dall'Osservatorio per l'educazione alla sicurezza stradale.

Viene poi dato spazio al settore del trasporto merci, di cui vengono illustrate le principali caratteristiche e i dati di traffico, con un quadro sul Porto di Ravenna, sul trasporto ferroviario delle merci e sui nodi logistici regionali, oltre che sul settore dell'autotrasporto.

Quanto al settore aeroportuale, vengono riportati i principali dati di traffico dei quattro scali dell'Emilia-Romagna, anche in raffronto con il panorama nazionale.

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

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 2001-2024 il **servizio di trasporto passeggeri** è stato costantemente potenziato, passando da 15 a **20,6 milioni di km/anno**.

Nel corso del 2024, a seguito della sottoscrizione di un Protocollo d'intesa con la Città Metropolitana e il Comune di Bologna, sono stati realizzati ulteriori **potenziamenti del servizio ferroviario metropolitano** con l'aggiunta di servizi passanti e con nuovi servizi notturni. Per rispondere a una maggiore 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 nazio-

nale, 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 nel **miglioramento delle condizioni di sicurezza** e nelle attività di mantenimento dell'**efficienza e di potenziamento delle linee ferroviarie regionali**: sono conclusi i lavori per le **elettrofichiazioni** delle linee nell'area reggiana Reggio-Ciano d'Enza, Reggio-Sassuolo e la Reggio-Guastalla, mentre sono in fase di conclusione quelli sulla Parma Suzzara-Poggio Rusco, e sono iniziati sulla Ferrara-Codigoro.

Dal 2017 a oggi sono stati **eliminati 19 passaggi a livello** sulla rete ferroviaria di proprietà regionale, di altri 6 sono iniziati i lavori e di ulteriori 2 è in corso la progettazione per un costo complessivo di **circa 200 M€**, di cui 46 provenienti dal bilancio regionale e i restanti da fonti Statali (circa 130 M€) o di altra provenienza (24 M€).



Sono in fase di completamento due importanti **interventi di ricucitura urbana**: bypass merci di Ferrara e l'interramento secondo tratto urbano della linea Bologna-Portomaggiore. Per quanto riguarda il **potenziamento della rete RFI** nella nostra regione, sono avviate le progettazioni per il quadruplicamento Bo-

logna-Castel Bolognese, il raddoppio Quattro Ville-Carpi, il raddoppio Parma-Fornovo e il raddoppio del tratto Casalecchio Garibaldi-Sasso Marconi. Si stanno inoltre promuovendo **nuovi interventi ferroviari**: la variante Pontremolese e la linea Marzaglia-Dinazzano.

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

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

Oltre a questi treni, la Regione, con un contributo statale di 41,6 mln € su un costo di 46,84 mln €, ha implementato ulteriormente la flotta con l'acquisto di ulteriori **4 treni Rock a 6 cas-**

se, per potenziare l'offerta sulle tratte a maggior domanda. Inoltre, a seguito del completamento dell'elettificazione delle linee regionali, verranno sostituiti anche gli attuali treni diesel, con un investimento totale di 72,42 mln € per l'acquisto di **12 rotabili elettrici Pop**, consentendo di ottenere dal 2026 la completa offerta di servizio ferroviario della Regione a zero emissioni.

Gli sforzi profusi in questi anni hanno portato a un **aumento dei passeggeri** trasportati interni alla regione, che nel 2024 sono stati **47,4 milioni**, con un aumento di circa il 7,2% rispetto all'anno precedente e un aumento soprattutto nel periodo estivo e durante i giorni di festività. Nel 2024 sono circolati su Rete Nazionale 195.565 treni a Contratto dell' Emilia-Romagna con una **puntualità** complessiva entro i 5' del 90,5% ed entro i 15' del 97,2%.

Su Rete Regionale i treni circolati sono stati 67.003 con una puntualità del 89,9% entro i 5' e del 98,20% entro i 15'.

In totale sono stati effettuati 262.568 treni a contratto Regione Emilia-Romagna, con una puntualità del 90,3% entro i 5' e del 97,40% entro i 15'.

Per quanto riguarda invece l'**affidabilità**, nel 2024 sono stati **soppressi 9.023 treni**, pari a circa al 3,4% dei treni programmati, dei quali il 58% totalmente.



Il settore autofiloviario

La Regione Emilia-Romagna esercita funzioni di **programmazione, indirizzo coordinamento e finanziamento** del trasporto pubblico promuovendo la realizzazione di interventi per riorganizzare la mobilità e l'accesso ai servizi di interesse pubblico. Questo servizio è articolato su **9 bacini provinciali**, comprende sia il servizio urbano nelle 10 città capoluogo più Imola, Faenza e Carpi, sia la rete extraurbana su gomma.

La programmazione dei servizi nei bacini e la gestione dei relativi contratti di servizio con gli affidatari, **4 grandi società di gestione** e imprese private, sono gestiti da **7 agenzie locali per la mobilità**. Oltre ai contributi per i **servizi minimi**, sono finanziati gli **interventi per l'investimento** a partire dal rinnovo del parco autobus per arrivare ad azioni per migliorare l'accessibilità del territorio.



I **viaggiatori sui bus** nel 2024 sono stati **316,4 milioni**, con una riduzione del -0,7% rispetto all'anno precedente.

La Determinazione dei servizi minimi per il biennio 2024-2025 ha **programmato una quantità di servizi** per il 2024 pari a **111,448 milioni di euro**, a fronte di **111,366 di servizi effettivamente svolti**. Le **risorse pubbliche** trasferite al settore della gomma nel 2024 sono state pari a **304,6 milioni di euro**, in aumento rispetto all'anno precedente.

Il numero di veicoli adibiti al servizio di trasporto pubblico locale su gomma in Emilia-Romagna, al 31 dicembre 2024, è di **3.435 mezzi**, di cui **3.297 autobus e 138 filobus**. Il parco

autobus regionale, nonostante presenti una percentuale di alimentazione a gasolio ancora predominante, evidenzia una forte diminuzione negli anni, passando dal 70,6% del 2018 al 53,6% del 2024.

Complessivamente il **Piano di investimenti** ha un valore di oltre **780 M€**, con il concorso di risorse in capo alla Regione e alle città, unite al finanziamento da parte dei soggetti attuatori, permettendo un ammodernamento consistente della flotta di autobus attualmente circolante, stimato in oltre **1.290 nuovi mezzi**, che permetteranno la riduzione progressiva dal servizio degli autobus con maggiore anzianità e più inquinanti.

L'integrazione tariffaria

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

Le integrazioni tariffarie impegnano la Regione per complessivi circa **6,9 milioni di euro per il 2023-2024**, e consistono nel consentire l'utilizzo dei bus urbani ai possessori di abbonamento ferroviario con origine e/o destinazione nelle 13 città con più di 50 mila abitanti (**circa 60.000 abbonati** godono di questa agevolazione), e una serie di agevolazioni per integrare l'utilizzo dei treni AV con i treni regionali.

Tutte le informazioni su Mi Muovo



Oltre alle integrazioni tariffarie la Regione, anche per la campagna abbonamenti 2024-2025, ha confermato l'iniziativa di gratuità del trasporto pubblico per il percorso casa-scuola **"Salta su!"**, con gli stessi requisiti e le stesse modalità già previste per le precedenti campagne. Si rivolge a studenti e studentesse residenti in Emilia-Romagna e iscritti/e alle scuole primarie, scuole secondarie di primo grado, scuole secondarie di secondo grado statali, paritarie e istituti di formazione professionale, per questi ultimi con ISEE minore o uguale a 30.000 euro, anche situate al di fuori dei confini regionali.

Quest'azione regionale porta a un risparmio medio per le famiglie emiliano-romagnole tra i 300 euro e i 600 euro a figlio, in base all'abbonamento scelto, e vede un impegno della Regione di oltre 25,5 ml € rendicontati dalle aziende di trasporto coinvolte.

Tutte le informazioni su Salta su!



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). Scopo del progetto è di migliorare l'accessibilità al trasporto pubblico tramite innovazioni tecnologiche come: la digitalizzazione e la dematerializzazione dei titoli di viaggio; la creazione di sistemi di raccolta e distribuzione dati del trasporto pubblico in tempo reale, e nei formati richiesti dalla Commissione Europea e la creazione di nuovi modelli di business oltreché la diminuzione dell'impatto ambientale conseguente allo shift modale verso il trasporto pubblico a discapito dei veicoli privati. La sperimentazione, che ha coinvolto **oltre 2.500 utenti**, si

Tutte le informazioni sul progetto MaaS4Italy



è conclusa con esito positivo (avendo raggiunto il target richiesto dal Ministero di oltre 1.000 sperimentatori che abbiamo effettuato almeno un viaggio). Sono stati erogati incentivi agli utenti sperimentatori sotto forma di welcome bonus pari a 20 euro una tantum e cashback pari al 50% sui titoli acquistati in un mese. Nel 2025 è stata anche condotta un'importante campagna di comunicazione per far conoscere il progetto ai cittadini dell'Emilia-Romagna.

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

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



La mobilità ciclistica

In linea con la strategia regionale Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile, la Regione Emilia-Romagna promuove la **mobilità sostenibile**, sia dal punto di vista dello sviluppo dell'infrastruttura che da quello di integrazione dei servizi.

Per quanto riguarda lo **sviluppo della mobilità ciclistica** ci sono tre linee principali di intervento:

- realizzazione di nuove infrastrutture e modifica di quelle esistenti, volte a garantire maggior sicurezza e continuità nei collegamenti, per promuovere la mobilità ciclabile su tutto il territorio regionale;
- incentivi alla domanda di mobilità ciclabile riferita agli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola che contribuisca a favorire la diversione modale, da automobile verso la bicicletta o verso l'uso dei mezzi di trasporto pubblico;
- promozione di una cultura tecnica volta alla realizzazione e all'adeguamento delle infrastrutture ciclabili per migliorare la fruibilità delle infrastrutture e incidere sulla qualità della vita delle persone.

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

- la realizzazione delle ciclovie del sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche che attraversano la nostra regione (ciclovie Veneto, ciclovie del Sole e ciclovie Adriatiche) per un totale di 48 ml€, che consentono di realizzare 228 km;
- la realizzazione di percorsi ciclabili urbani e periurbani attraverso contributi dati agli Enti locali e finalizzati al trasferimento modale per gli spostamenti sistematici, destinati in gran parte ai territori sottoposti a misure di gestione del traffico per il miglioramento della qualità dell'aria, superiore a 161 ml€.



RER

LA MOBILITÀ CICLISTICA

176 milioni € di investimento per finanziare percorsi ciclabili urbani ed extraurbani

Oltre 1.000 km di nuovi percorsi ciclabili

6 milioni € di incentivi nel periodo 2020-2026 per favorire gli spostamenti casa-lavoro in bici

9 milioni € di incentivi nel triennio 2023-2026 per l'acquisto di circa 15.000 veicoli a pedalata assistita

Emilia-Romagna. Insieme, con cura.

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 **Bike To Work**, gestito in collaborazione con i mobility manager delle città, erogando contributi chilometrici ai lavoratori che si spostano in bicicletta. Quest'iniziativa ha visto finora il coinvolgimento di **oltre 5.800 aziende e 53.000 lavoratori**, per un totale, dal 2020

a giugno 2025 (dato ancora parziale), di quasi 11,5 ml di km percorsi. Per le politiche di mobility management sono stati investiti **circa 6 mln€**.

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



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 stata-

le, 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** (autostradale e non).



Investimenti per la rete stradale di interesse regionale

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

- la sottoscrizione di **convenzioni** per finanziare interventi di **costruzione e ammodernamento delle infrastrutture** (contributo complessivo negli ultimi 10 anni pari a **10,7 M€**) e convenzioni per finanziare la **progettazione di opere** (contributo complessivo negli ultimi 10 anni pari a **3,04 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 49,27 M€).

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

- nel 2018 la Regione ha beneficiato di **7 M€** nell'ambito della programmazione 2014-2020, che sono stati **assegnati alle Unioni dei Comuni montani** per la "Manutenzione straordinaria delle strade comunali di montagna" (interventi tutti realizzati);
- la Delibera CIPESS 22/2021 ha assegnato alla Regione Emilia-Romagna, come anticipo della programmazione 2021-2027, **107,7 M€** di risorse complessive, di cui 10 M€ per **interventi nel settore stradale** (manutenzioni straordinarie, rettifiche di tracciato, adeguamento barriere, messa in sicurezza, rotatorie, stabilizzazioni versanti stradali);
- il 17 gennaio 2024 è stato firmato un Accordo che prevede di destinare ulteriori **137 M€**, sempre relativi alla programmazione 2021-2027, per **interventi nell'area tematica Trasporti e Mobilità** e con DGR 2081/2024 è stata assegnata la prima tranche di finanziamenti pari a 80,95 M€, a fronte di un costo complessivo delle opere di 132,99 M€. Con una seconda tranche sono state assegnate risorse pari a 2,61 M€ su un costo complessivo di 4,62 M€ per interventi di manutenzione straordinaria della rete viaria interessata da manifestazioni sportive di carattere regionale e nazionale (Giro d'Italia).

Infine, relativamente all'**autostrada regionale Cispadana**, opera che ha concluso la valutazione di impatto ambientale e la verifica di ottemperanza alle relative prescrizioni recepite dal progetto definitivo, la Regione ha ora in corso la **Conferenza Preliminare all'Accordo di Programma** finalizzato all'adeguamento degli strumenti urbanistici. La prima seduta si è svolta il 9/5/2024

e sta proseguendo il confronto con il concessionario (ARC SpA) per definire gli elementi volti ad assicurare l'equilibrio del PEF (Piano Economico Finanziario).



Investimenti per la rete stradale comunale

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

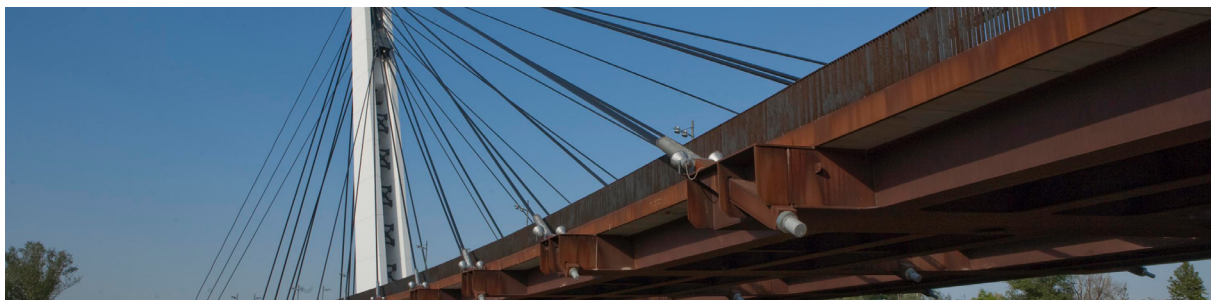
Investimenti per la rete stradale nazionale (ANAS)

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

Relativamente al precedente **contratto di programma 2016-2020** è in corso di realizzazione l'intervento: SS64 Nodo di Casalecchio stralcio Nord. Inoltre, sono **in fase di progettazione o approvazione:** SS45 ammodernamento Cernusca - Rivergaro, SS62 ammodernamento Parma - Collecchio, SS72 di San Marino Interventi di riqualificazione e messa in sicurezza, SS12 variante di Montale Rangone, SS16 variante all'abitato di Fosso Ghiaia, SS16 variante all'abitato di Alfonsine, SS16 variante nel tratto Bellaria - Rimini nord - Misano Adriatico - 2 stralci (436,22 M€, a livello di progetto definitivo), SS16 variante di Mezzano, Camerlona, Glorie, SS64 ammodernamento Sasso Marconi - Vergato e SS 67 "Tosco-Romagnola" - Ammodernamento nel tratto fra Forlì e Ravenna.

E45 e Raccordo autostradale Ferrara – Porto Garibaldi

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. Gli interventi di manutenzione in corso di realizzazione o conclusi nel 2025 lungo la SS3 bis Tiberina, ammontano a circa **128,9 M€**.



Anche il **Raccordo autostradale Ferrara – Porto Garibaldi** è oggetto di alcuni interventi di manutenzione programmata, che riguardano il risanamento e il ripristino della pavimentazione e l'adeguamento delle barriere di sicurezza per elevare gli standard di comfort e di sicurezza stradale. Nel 2025 risultavano ultimati o in corso di realizzazione interventi per circa **20 M€**.

Interventi sulla rete autostradale nazionale

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

Sono inoltre previste alcune **nuove opere** che consentiranno un **aumento di circa il 13,7%** dell'estesa chilometrica attuale (che passerà da 759 a circa 866 km). In particolare, è già stato realizzato il primo lotto della bretella autostradale Tirreno Brennero (TIBRE) - raccordo autostradale A15-A22, interconnessione della A15 con la A1 allo svincolo di Trecasali/Terre Verdiane con un costo complessivo di 513,5 M€ - i cui lavori si sono conclusi nel 2024 ed è stato aperto al traffico il 16 aprile 2025.

Inoltre, sono ripartiti i lavori relativi al nuovo asse autostradale Campogalliano – Sassuolo e sono stati attuati numerosi lavori propedeutici alla realizzazione del prolungamento della Complanare sud di Modena.

Gli interventi complessivamente programmati (ampliamento e nuove opere) implicano un investimento ingente da parte delle concessionarie autostradali i cui PEF sono attualmente oggetto

di valutazione dalla parte del concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), pertanto la modalità e i tempi di prosecuzione in essi previsti, e delle opere in esso contenute, dipendono da tale approvazione.

Relativamente al **nodo di Bologna**, si conferma che 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. Per questo nodo e per le opere ad esso connesse, tutte opere strettamente legate al perfezionamento della proposta di aggiornamento del Piano Economico Finanziario (PEF) di ASPI che attualmente è in attesa di approvazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è in corso una **rivisitazione progettuale complessiva** che sta procedendo mediante confronto politico e tecnico con MIT, ASPI e Comune di Bologna.

L'Amministrazione regionale, seppur nel rispetto delle competenze ministeriali e dei vincoli finanziari esistenti legati al rapporto concedente/concessionario tra il Ministero ed ASPI, continuerà a partecipare ai tavoli di lavoro rappresentando le esigenze del territorio e auspicando che possano essere individuate soluzioni coerenti con gli impegni assunti, e definiti attraverso un percorso condiviso con i diversi soggetti istituzionali coinvolti, che includevano non solo l'ampliamento della sede autostrada/tangenziale ma anche un insieme di opere di adduzione e mitigazione ambientale ritenute fondamentali per garantire l'equilibrio tra infrastrutture e qualità urbana.

La sicurezza stradale

La Regione ha raggiunto l'obiettivo definito dal terzo **Programma di azione europeo per la sicurezza stradale** (adottato dalla Commissione nel 2003) del dimezzamento del numero di vittime della strada entro il 2010.

Visto che a livello nazionale ed europeo quest'obiettivo non è stato raggiunto in modo uniforme, la Commissione europea aveva fissato l'obiettivo di un ulteriore dimezzamento del numero totale di vittime della strada nel 2020, a partire dal 2010, consapevole che fosse un obiettivo comune decisamente più ambizioso e difficile da raggiungere rispetto al precedente. In effetti l'obiettivo non è stato raggiunto né in Italia né in Emilia-Romagna,

nonostante la riduzione del traffico e quindi la minor esposizione al rischio dovuta alla pandemia da Covid-19, che comunque ha contribuito a diminuire i dati di incidentalità del 2020.

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



16.809 incidenti, 21.818 feriti, 279 morti: questo il bilancio per il 2023, in calo per il numero di morti e dei feriti rispetto al 2022, e in leggero aumento per il numero di incidenti stradali.

Più in dettaglio, il numero degli incidenti risulta in aumento di circa l'1%; il numero di feriti in calo di circa l'1%, dati che riflettono l'andamento a livello nazionale; il numero di morti, invece, cala di circa il 10%, valore superiore a

quello nazionale che sia attesta attorno al 4%. Il dato 2024 appena anticipato da Istat appare ulteriormente migliorativo: si contano infatti 249 morti, con un calo rispetto al 2023 di un 11% circa, riportandoci verso il dato del 2020.

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



La Regione conferma quindi il suo costante e forte impegno, evidenziando la necessità di un **maggior coinvolgimento di tutti gli utenti e dei soggetti** che sono in grado di incidere sul fenomeno della sicurezza stradale. Prosegue nel migliorare la **sostenibilità della mobilità**, con una diminuzione dei veicoli privati per ridurre l'esposizione al rischio di incidente stradale, continuando anche nel lavoro di **sensibilizzazione** su questo tema. Per le azioni di **educazione, formazione e diffusione della cultura** della sicurezza stradale, la Regione interviene attraverso l'**Osservato-**

rio 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.

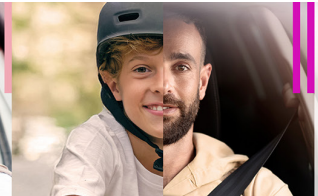
 **SULLA STRADA:**
STOP AL PASSATO.
SII PRESENTE.
VIVI IL FUTURO.



OSSERVATORIO
PER L'EDUCAZIONE ALLA
SICUREZZA STRADALE

RER
Emilia-Romagna

Emilia-Romagna. Insieme, con cura.



**GUARDIAMOCI
NEGLI OCCHI**

SULLA STRADA
ESSERE ATTENTI
È LA NOSTRA SICUREZZA.

OSSERVATORIO
PER L'EDUCAZIONE ALLA
SICUREZZA STRADALE

RER
Emilia-Romagna

Emilia-Romagna. Insieme, con cura.

Il trasporto merci e il Porto di Ravenna

RER

IL TRASPORTO MERCI

TRASPORTO MERCI SU STRADA
248 mil. tonnellate di merci (-9,53%)

TRASPORTO MERCI SU FERROVIA
19,2 mil. tonnellate di merci (-8,6%)

PORTO DI RAVENNA
25.553.603 tonnellate di merci (+0,20%)

Dati tratti dal "Rapporto annuale di monitoraggio della mobilità e del trasporto in Emilia-Romagna" (dicembre 2025)

Emilia-Romagna. Insieme, con cura.



Il trasporto merci e la Piattaforma intermodale regionale

Nel settore della logistica e del trasporto merci la Regione esercita alcune funzioni di carattere generale, come la **pianificazione delle infrastrutture per il trasporto**, la **programmazione** e l'**indirizzo** per lo sviluppo del sistema regionale dei trasporti, la promozione e la partecipazione a **progetti sul trasporto e la logistica**, anche in ambito europeo, per la ricerca, la sperimentazione e la diffusione di pratiche di efficienza e innovazione. Dall'analisi dei dati delle merci trasportate su ferrovia emerge che nella nostra regione, a causa delle chiusure infrastrutturali per lavori di potenziamento e a seguito degli eventi calamitosi che hanno pesantemente interessato l'Emilia-Romagna, nel 2023 si è registrata una **riduzione dei volumi di merce trasportata** (-3,67% rispetto al 2022), pari a circa 21 milioni di tonnellate. Tendenza proseguita anche nel 2024, dove si è verificata una flessione ancora più significativa dei volumi di merce trasportata **(-8,6% rispetto al 2023)**, che complessivamente hanno raggiunto circa le **19.200.000 tonnellate**. A supporto dello sviluppo della piattaforma logistica regionale, nel 2017 la Regione ha attivato sinergie tra le piattaforme intermodali e i nodi logistici principali costituendo il **Cluster ER.I.C.**

(Emilia-Romagna Intermodal Cluster), per sviluppare azioni collaborative per la crescita del sistema intermodale regionale. In particolare sono state avviate azioni di sostegno all'internazionalizzazione del cluster intermodale e per la realizzazione di percorsi formativi funzionali al rafforzamento delle conoscenze e competenze. Dopo la crisi economica del 2008, che ha segnato un punto di minimo nella movimentazione delle merci su ferrovia, si è assistito a un'inversione di tendenza, accentuata soprattutto dai collegamenti retroportuali di Ravenna in direzione dell'area produttiva localizzata nel centro Emilia e da qui ai porti di esportazione nel nord Tirreno. L'aumento di queste relazioni è sicuramente dovuto alla tenuta del sistema delle piattaforme regionali ma anche ai **benefici indotti dalle leggi regionali di incentivazione** (la LR 15/2009, la LR 10/2014, la LR 30/2019 e per ultima la LR 24/2022), che hanno sostenuto negli ultimi anni i traffici ferroviari aggiuntivi con origine e/o destinazione in Emilia-Romagna e hanno consentito di avvicinare la competitività del trasporto merci su ferro a quello su gomma permettendo una consistente diversione modale.

Il Porto di Ravenna

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

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

- Hub Portuale di Ravenna: approfondimento canali Candiano e Baiona, adeguamento banchine operative esistenti, nuovo terminal in penisola Trattaroli e riutilizzo del materiale estratto in attuazione del P.R.P. vigente 2007

- Fase I – 1° e 2° stralcio;
- Hub Portuale di Ravenna: fase II – 3° stralcio approfondimento canali Candiano e Baiona a -14,50 – lavori di dragaggio;
- Hub Portuale di Ravenna: fase II – 4° stralcio approfondimento canali Candiano e Baiona a -14,50 – realizzazione impianto di trattamento
- interventi migliorativi dell'accessibilità ferroviaria del porto;
- interventi sulla Dorsale Sinistra Candiano e sulla Dorsale Destra Candiano e interventi per la realizzazione del nuovo collegamento stradale tra sponda destra e sinistra Candiano mediante nuova infrastruttura;
- realizzazione di una stazione di cold ironing a Porto Corsini a servizio del Terminal Crociere;
- realizzazione del Terminal Crociere.

Nel Porto di Ravenna nel 2024 sono state movimentate complessivamente **25,5 mln tonnellate di merci**, in leggero aumento del 0,2% (circa 511 mila tonnellate in più) rispetto al 2023, anno nel quale era stato registrato un calo significativo dopo due anni particolarmente positivi nei quali erano stati superati i volumi ante pandemia.



Il trasporto merci su strada

Secondo i dati ISTAT più aggiornati, in Emilia-Romagna le **merci totali movimentate su strada** nel 2023 sono **diminuite del 5,23%** rispetto al 2022 arrivando a circa 235,048 milioni di tonnellate, ma sempre in ripresa rispetto al 2019 con + 4,18%.

Il volume di merce movimentata su gomma nel

2023 ha risentito negativamente delle restrizioni imposte dagli eventi calamitosi e dei lavori di potenziamento infrastrutturale, e anche gli effetti della crisi energetica e delle difficoltà logistiche che hanno avuto un impatto significativo sul trasporto, in linea con il contesto nazionale.

Il settore aeroportuale



Il sistema aeroportuale regionale è costituito dai nodi di **Bologna, Forlì, Parma e Rimini**, a cui si aggiungono le strutture legate all'aeroportualità minore.

Ciascuno dei 4 scali principali è gestito da una società che ha ottenuto da ENAC la concessione di gestione totale dello scalo.

La Regione, nel suo ruolo di **coordinamento a sostegno della crescita del traffico aereo** regionale, ha cercato di promuovere attivamente ogni possibile **cooperazione** tra gli scali regionali per imprimere alle politiche regionali nel settore aeroportuale quell'indirizzo necessario a evitare una competizione dannosa sul territorio e fra i territori, cogliendo l'opportunità di rafforzare il ruolo dei singoli aeroporti attraverso logiche di specializzazione e razionalizzazione.

Terminate le misure restrittive sulla mobilità delle persone a causa della pandemia da COVID-19 nel biennio 2020/2021, il traffico aereo in Emilia-Romagna nel 2024 ha registrato nuovamente, come nell'anno precedente, **forti segnali di ripresa** che, con **11.364.391 passeggeri**, pari a un

+8% rispetto al 2023, ha recuperato e superato i valori del 2019 (ultimo anno significativo a cui riferirsi riguardo l'andamento del traffico commerciale senza fattori impedenti).

Le rilevazioni nel 2024 hanno inoltre riguardato tutti e quattro gli scali regionali (Bologna, Parma, Forlì e Rimini), rimasti aperti regolarmente per tutti i 12 mesi dell'anno:

- **Bologna**, totale passeggeri: 10.775.972, +8,1%
- **Rimini**, totale passeggeri: 321.552, +14,1%
- **Parma**, totale passeggeri: 133.757, -0,2%
- **Forlì**, totale passeggeri: 133.110, -1,4%.

Riguardo al **settore cargo** in Emilia-Romagna, l'andamento regionale ha sostanzialmente seguito la **tendenza positiva** registrata a livello nazionale, per cui il 2024 chiude con un aumento della movimentazione delle merci di **+10,5%**, avendo gestito **56.371 tonnellate**. In particolare, si segnala che il settore cargo aereo regionale è stato trainato totalmente dall'aeroporto di Bologna, in quanto gli altri tre scali (Parma, Forlì e Rimini) non hanno gestito alcuna merce nel 2024.

Il settore idroviario

Il sistema idroviario padano veneto ha un'estensione di **957 km**, di cui 564 km utilizzabili a fini commerciali, costituiti in prevalenza dall'asse portante del fiume Po, affiancato dal canale Fissero Tartaro Canal Bianco fino al Po di levante (sbocco in mare a nord del sistema)

e dall'idrovia ferrarese (sbocco a mare a sud del sistema). È inserito inoltre a pieno titolo negli strumenti programmatici dell'Unione Europea dentro i **corridoi TEN-T** e fa parte di quello che è chiamato **Corridoio Mediterraneo n. 3**.



In Emilia-Romagna nel 2024 le merci movimentate su idrovia sono state **26.875 tonnellate**, in calo del 36,43% rispetto all'anno precedente.

Le competenze amministrative sul sistema idroviario sono in capo alle Regioni (già dal DPR 616/1977, riconfermato poi dal D.Lgs. 112/1998), mentre i gestori della rete sono at-

tualmente AIPO (fiume Po), Infrastrutture Venete (Fissero Tartaro Canal Bianco) e l'Agenzia per la sicurezza territoriale e la protezione civile (idrovia ferrarese).

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.



