

**Emilia-Romagna: trasporto
merci sostenibile tra ferrovie
e Porto di Ravenna**



Circa 1.400 km di rete ferroviaria utilizzata dal traffico merci, di cui più di 350 di competenza regionale. Circa 19 milioni di tonnellate di merci trasportate sui treni all'anno. Sono alcuni numeri del **trasporto ferroviario delle merci in Emilia-Romagna**.

Da tempo la Regione Emilia-Romagna promuove **modalità di trasporto alternative** alla strada, come appunto il trasporto su rotaia o per vie navigabili interne, nella logica di un assetto modale più equilibrato. Gli obiettivi: **ridurre l'inquinamento atmosferico** associato ai trasporti (secondo l'Agenzia europea dell'ambiente le emissioni di CO2 provenienti dal trasporto ferroviario sono 3,5 volte inferiori, per tonnellata-chilometro, a quelle prodotte dal trasporto su strada); ridurre i **costi** associati alla congestione stradale; **ridurre il numero di vittime** legate ai trasporti; ridurre la **dipendenza energetica** da fonti non rinnovabili.

Il sistema ferroviario merci del territorio regionale si inserisce nel contesto della **Rete Transeuropea dei Trasporti** (rete TEN – T), costituito da 9 “corridoi”, tre dei quali passano anche attraverso l'Emilia-Romagna: lo Scandinavo-Mediterraneo, il Baltico-Adriatico e il Mediterraneo. Per tutte le infrastrutture ferroviarie che fanno parte dei corridoi europei sono previste **opere di adeguamento agli standard tecnici** necessari per realizzare la piena interoperabilità europea.

Altri interventi di **potenziamento e velocizzazione** sono previsti su linee che presentano un traffico merci particolarmente elevato, come la Castalbolognese-Ravenna e la Faenza-Ravenna. Di grande rilievo sono anche l'adeguamento ai requisiti europei della Bologna-Firenze e gli interventi funzionali al miglioramento dell'accessibilità ferroviaria al nodo di Ravenna che andranno a vantaggio della competitività del porto.

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.

Le merci? Meglio sulla ferrovia



Con oltre **3.500.000 tonnellate di merci** movimentate su ferrovia nel Porto di Ravenna nel 2019 grazie alla circolazione di 7.032 treni, 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.

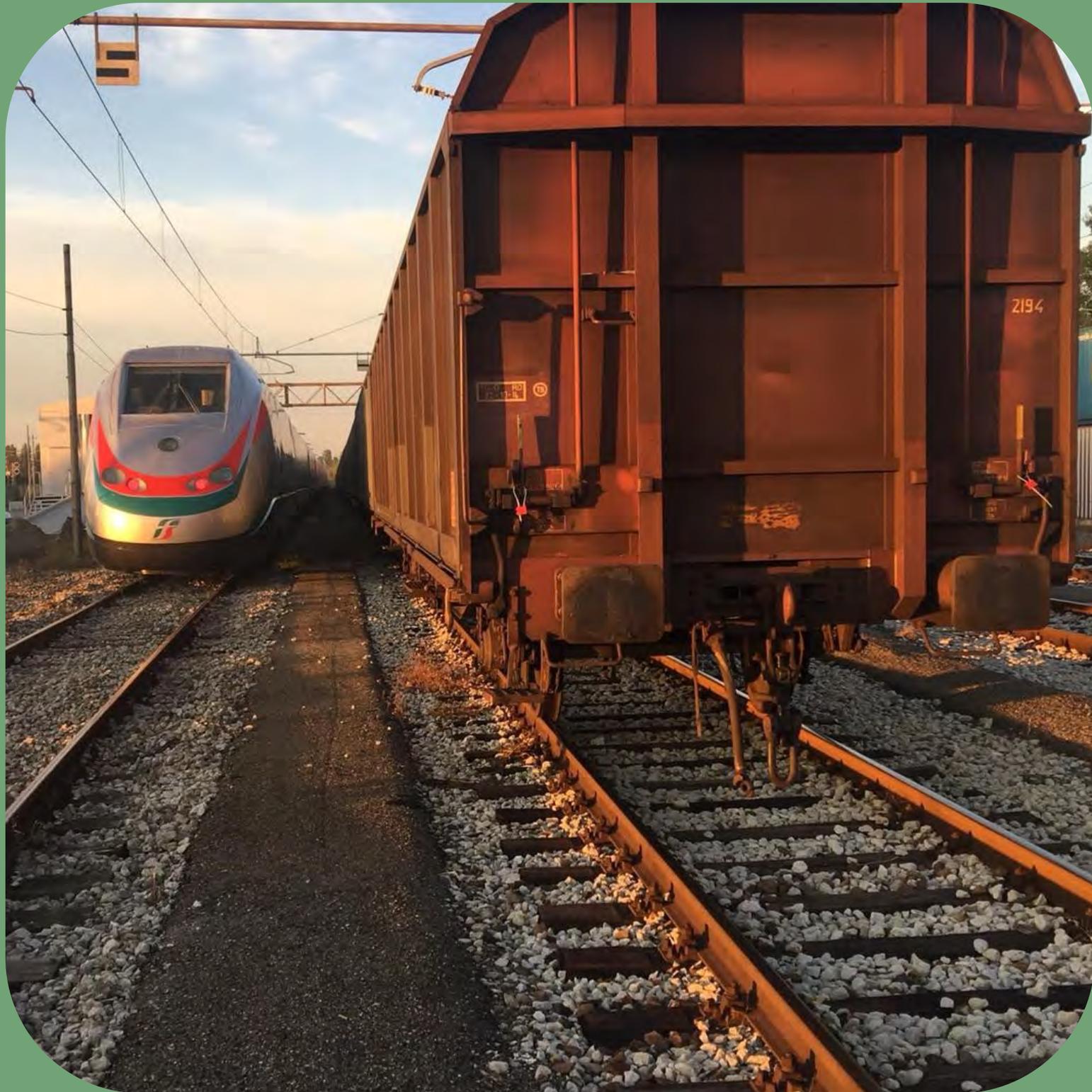
Riguardo all'infrastruttura ferroviaria, infatti, il Porto di Ravenna è il terminale meridionale del Corridoio Baltico-Adriatico e del Corridoio Mediterraneo delle reti TEN-T ed è nella ristretta lista dei 14 core-port europei (poli strategici per il livello comunitario).

Migliorare la funzionalità e la capacità ferroviaria del porto di Ravenna è l'intento alla base di interventi, in parte progettati e in parte già in corso di realizzazione. Per citarne alcuni: eliminazione delle interferenze fra il traffico ferroviario e quello stradale mediante la realizzazione di sotto/sovrappassi, potenziamento degli Scali merci di Sinistra Candiano e Destra Candiano con nuovi binari, elettrificazione, centralizzazione tecnologica.

E ancora: by-pass di Ferrara, nuovo terminal containers.

Nell'ambito degli accordi sottoscritti da Rfi – Rete ferroviaria italiana con il Comune di Ravenna, l'Autorità Portuale e la Regione Emilia-Romagna per migliorare l'accessibilità ferroviaria all'area portuale, a marzo 2021 è stato aperto al traffico automobilistico il **nuovo cavalcavia che sostituisce il vecchio ponte Teodorico** e che collega il centro storico della città di Ravenna e la zona della Darsena. Le dimensioni del vecchio ponte non permettevano infatti il passaggio dei treni merci adibiti al trasporto di semirimorchi o di interi camion (autostrada viaggiante). Lungo 58 metri e largo 19, il nuovo ponte scavalca i binari ad una quota di quasi 7 metri. Ai suoi lati, un percorso pedonale e uno ciclabile migliorano anche la viabilità comunale.

Porto di Ravenna sempre più interconnesso



Nel 2009, di fronte al forte calo del traffico ferroviario prodotto dalla crisi economica, la Regione Emilia-Romagna si è attivata per incentivare nuovi traffici, aggiuntivi rispetto a quelli già effettuati, su relazioni nuove o già esistenti, nella consapevolezza che stimolare la crescita del trasporto merci ferroviario equivale a ridurre il numero di mezzi pesanti in circolazione, con evidente beneficio per l'inquinamento, la congestione e la sicurezza del traffico.

L'intervento regionale, regolato da una legge seguita da un apposito bando, è stato pari a 3 milioni di euro l'anno per tre anni (2010-2011-2012) per 9 milioni di euro complessivi.

I benefici ambientali sono stati innegabili: trasportare più merci su ferro ha consentito, in tre anni, un risparmio di circa il 75% dell'energia primaria.

In termini quantitativi i risparmi di energia primaria ammontano a oltre 590 GWh, pari al consumo di 73.000 famiglie per ciascuno dei tre anni considerati, cioè il consumo annuale di una cittadina media di provincia.

E' stata inoltre evitata l'immissione in atmosfera di circa 28.000 kg di polveri sottili, mentre sono state evitate emissioni per più di 155.000 tonnellate di CO2 equivalente.

**Trasporto ferroviario merci in crescita:
gli incentivi regionali/1 - Impatto della prima
legge**



Nel **2014** altro step nella stessa direzione: nuova legge e nuovo bando, con uno stanziamento complessivo di 800.000 euro annui. Privilegiati nell'assegnazione delle risorse sono risultati i servizi a medio-corto raggio intraregionale e i collegamenti retroportuali.

Molto positivo, anche in questa occasione, il bilancio ambientale. Sono state movimentate più tonnellate di merci aggiuntive di quelle ipotizzate (oltre 3.800.000 di media annua, contro le circa 2.200.000 previste), quindi i mezzi pesanti sottratti dalla strada, con le relative emissioni inquinanti, si possono stimare in quasi 141.000 contro gli 80.000 circa previsti.

Alla luce di una nuova stagnazione economica, del ruolo fondamentale assegnato al trasporto ferroviario delle merci nel Prit – Piano regionale integrato dei trasporti 2025 e della necessità di una sempre maggiore aderenza alle norme comunitarie, nel **2019** un'ulteriore nuova legge regionale stanZIA 3 milioni di euro per il triennio 2020-2022 a supporto del trasporto merci nella modalità ferroviaria.

I benefici attesi con la nuova incentivazione regionale consistono nella diversione modale, ovvero nel togliere dalle strade della regione, nell'arco di tre anni, di circa 110.000 veicoli pesanti diesel da 28 tonnellate, corrispondenti a 3.075.000 tonnellate circa di merci che percorrono 13.200.000 chilometri; in linea con quanto previsto nel PAIR 2020 (Piano Aria Integrato Regionale).

**Trasporto ferroviario merci in crescita:
gli incentivi regionali/2 - Si prosegue
e si pianifica**



Le merci richiedono di essere trasportate ovunque e per fare ciò occorre creare reti di collegamenti il più possibile diffuse. E' ciò che viene definito **sistema logistico**, cioè la capacità di interconnettere nel modo più efficiente più modalità di trasporto: da quello su rotaia a quello su strada fino a quello aereo o per mare.

Miglioramento del sistema logistico, istruzione, formazione, internazionalizzazione, sviluppo di trasporti a basso impatto ambientale, aumento del traffico di merci da gomma a ferro, crescita di nuovi servizi: su questi presupposti la Regione Emilia-Romagna ha attivato un'azione di **sinergia** e stipulato accordi con i vertici dei **principali hub logistici pubblici e privati** operanti in Emilia-Romagna: Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centro settentrionale, Cepim spa, Dinazzano Po spa, Interporto Bologna spa, Terminal Rubiera srl, Lotras spa, Terminali Italia srl Gruppo FS, Hupac spa, Sapir spa.

La costituzione e promozione del "**Cluster intermodale regionale**" - il sistema delle piattaforme dell'Emilia-Romagna - ha previsto fin da subito, nel 2018, una collaborazione in vari settori. Si parte dal rafforzamento delle competenze con l'avvio di percorsi formativi multilivello sia per profili professionali tecnico-manageriali (Hub manager), specializzati in particolare nell'attrazione di traffici internazionali, sia di taglio più operativo, per formare figure tecniche specialistiche legate all'esercizio ferroviario (Terminal manager). Si passa per lo sviluppo di azioni di marketing e promozione di tutto il sistema in Europa fino a progetti per migliorare i servizi esistenti e l'accessibilità ferroviaria dei nodi intermodali.

Per meglio comprendere la portata di questa operazione, basti pensare che il volume del traffico ferroviario del sistema intermodale Eric rappresenta oggi circa il 90% del totale di quello movimentato in Regione e nel 2019 ha superato i 17,9 milioni di tonnellate rispetto al totale di 18,5 tonnellate movimentate nello stesso periodo nell'intera Emilia-Romagna.

Il **protocollo d'intesa** firmato a febbraio 2021 definisce le attività 2021-2025 per lo sviluppo e la promozione della collaborazione del sistema delle piattaforme intermodali della Regione Emilia-Romagna a livello nazionale e internazionale. Il protocollo individua le aree di collaborazione tra i soggetti firmatari e ha, tra gli obiettivi principali, l'equilibrio modale sul territorio, il supporto della qualificazione del sistema delle competenze in ambito regionale per il settore e la promozione dello sviluppo di soluzioni di trasporto innovative e sostenibili.

Strategia comune e cluster intermodale regionale Eric



Forte della sua costante attività di studio delle **potenzialità della rete ferroviaria**, in particolare per rintracciare i colli di bottiglia nelle infrastrutture e nelle connessioni e per individuare **soluzioni ecocompatibili** a favore dell'incremento del trasporto ferroviario delle merci, la Regione Emilia-Romagna partecipa, con Itl (Fondazione istituto sui trasporti e la logistica), al progetto europeo **Reif (Regional Infrastructure for Railway Freight Transport revitalised)**.

Fanno parte di Reif altri 10 partner di progetto e 10 partner associati, appartenenti a 6 diversi Paesi (Italia, Austria, Croazia, Germania, Slovenia e Polonia).

Con l'attuazione di specifiche azioni pilota viene perseguito il duplice obiettivo di **superare le discontinuità della rete ferroviaria** e di condividere tra i vari contesti regionali le **buone pratiche** apprese.

Perseguire obiettivi di sostenibilità ambientale significa avere a disposizione, del resto, una serie di studi approfonditi sul contesto e fornire ai livelli decisionali dati utili e progetti di possibili scenari futuri.

Reif lo fa, per la parte che riguarda l'Emilia-Romagna, attraverso lo sviluppo di 3 azioni pilota. Una di queste è centrata su Eric. Le altre due si propongono, utilizzando metodi particolarmente innovativi, di aggiornare il modello di trasporto regionale per l'Emilia-Romagna e di utilizzarlo per testare possibili azioni per migliorare la rete ferroviaria di trasporto merci nella regione ma anche nei suoi collegamenti con la rete ferroviaria nazionale e transeuropea. Studio che va di pari passo con l'identificazione di quei volumi di traffico merci, relativi ai nodi intermodali regionali e ai loro bacini, che possono essere spostati su rotaia.

Strumenti per una nuova progettualità: Reif

