

Capitolo 9

La logistica, il trasporto merci e il porto di Ravenna

9 Monitoraggio del settore

9.1 PREMESSA

In questo capitolo vengono presentati i temi che più caratterizzano, in materia di trasporto merci e logistica, la situazione attuale nella regione Emilia-Romagna. In particolare, vengono prese in esame le caratteristiche del **Porto di Ravenna**, che è il primo punto di approdo delle merci di importazione in regione, il **trasporto ferroviario delle merci** e le strutture di servizio al trasporto (strutture ferroviarie quali **scali merci/interporti** e **nodi logistici**), settore nel quale la Regione ha attivato interventi molto importanti, tra cui due leggi di incentivazione per il traffico merci su ferrovia, quali la L.R. 15/09, ora conclusa, e la L.R.10/14.

Si prende inoltre in esame il settore del **trasporto merci su strada** e dell'**autotrasporto**, che ha un importante ruolo di sostegno dell'economia regionale, in particolare per le problematiche del trasporto di corto raggio. Completa il quadro l'attività regionale relativa alla razionalizzazione del trasporto merci nelle aree urbane, la **logistica urbana**, che riveste grande importanza per l'efficienza e la vivibilità delle città. Per quanto riguarda il trasporto merci relativo al settore idroviario si rimanda al capitolo 11, mentre il trasporto merci aereo è trattato al capitolo 10.

Le principali tematiche sul trasporto delle merci in regione sono caratterizzate dai tre tipi di contesto in cui si effettua, cioè le aree urbane, le aree extraurbane e produttive e le medie e lunghe distanze. In questi tre contesti le caratteristiche e le problematiche sono molto diverse e devono essere trattate con politiche differenziate e rivolte a interlocutori diversi.

Questi temi sono molto complessi e richiedono sia la costante e dettagliata raccolta e analisi di dati, sia la valutazione di aspetti sempre nuovi, seguendo l'evoluzione delle modalità e delle necessità del trasporto merci, che cambiano in base all'economia e al mercato.

Per parlare di trasporto delle merci occorre inoltre fare riferimento alle condizioni dell'economia nazionale e regionale, che si riflette direttamente sull'andamento dello scambio dei beni e sul trasporto di merci: nel 2017 il Prodotto Interno Lordo (PIL) in Italia, secondo ISTAT, è cresciuto di +1,5%⁵¹, il massimo dal 2010, suggerendo un consolidamento del ritmo di crescita dell'economia. L'inflazione cresce (+1,2%) ma resta bassa. La domanda interna ha contribuito positivamente alla crescita del PIL per 1,5 punti percentuali.

L'Italia tuttavia è ancora il paese che cresce di meno in Europa. In media, il PIL dell'Eurozona nel 2017 è salito infatti di +2,5% (miglior dato dal 2007), ovvero un punto in più rispetto a noi. In Francia si è registrata una crescita di +1,9%, in Germania di +2,5% e in Spagna di +3,1%.

È da segnalare la profondissima trasformazione dell'Italia in questi anni di crisi, che ha effetti soprattutto nel settore dei trasporti e della logistica: il PIL 2017 è ancora inferiore di -4% circa rispetto al 2006, i consumi delle famiglie sono ancora inferiori di -3,5%, la produzione industriale è inferiore di -22%, tuttavia l'export è cresciuto di +36,1% e l'import di +14% circa. La risposta che l'economia italiana ha dato per cominciare a crescere è quindi l'internazionalizzazione, aumentando gli scambi coi paesi esteri per fornitura e/o destinazione delle nostre produzioni. Diventa sempre più importante quindi sia l'adeguata connessione con i paesi esteri sia l'insieme delle infrastrutture e dei collegamenti al servizio del sistema produttivo.

L'Emilia-Romagna si conferma nel 2017 la prima regione italiana per ritmo di crescita insieme alla Lombardia, con un aumento del PIL di +1,7% (stima di Prometeia). La crescita produttiva è stata di +3,2%, ben superiore all'1,5% del 2016, mentre il fatturato è salito di +3,6%. Tutti i settori hanno

⁵¹ Dato comprensivo delle correzioni di calendario.

registrato un aumento della produzione, in particolare le industrie meccaniche, elettriche e dei mezzi di trasporto (+4,5%) e la metallurgia e lavorazioni metalliche (+4%). Anche il settore delle costruzioni è leggermente aumentato (+1%).

La crescita ha riflessi diretti sul mercato del lavoro, infatti la disoccupazione è stimata circa al 6% rispetto al 7% circa del 2016 (in Italia 11,2% nel 2017). Il tasso di occupazione raggiunge così il 68,7%.

9.2 IL PORTO DI RAVENNA

Il Porto di Ravenna, che penetra all'interno della città sviluppandosi per oltre 11 km di lunghezza da Porto Corsini fino alla Darsena di città, si è trasformato nel tempo da porto industriale a porto prevalentemente commerciale, distinguendosi peraltro nello sviluppo della cantieristica navale e nel trasporto delle rinfuse solide, che costituiscono circa il 66% del traffico portuale. È un porto canale con 22 terminal privati, 14 km di banchine operative e fondali attualmente da -10,50 m., che, nella zona fino a largo Trattaroli, arrivano già a -11,50 m. Per quanto riguarda le dotazioni infrastrutturali del porto, la capacità complessiva dei magazzini è di 602.258 mq, per i piazzali è di 1.323.922 mq e relativamente a serbatoi/silos è di oltre 1.256.298 mc. (*fonte Autorità di Sistema Portuale*).

Il Porto di Ravenna è oggi uno scalo consolidato, gestito attualmente, ai sensi del D.Lgs. 169/2016, 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).

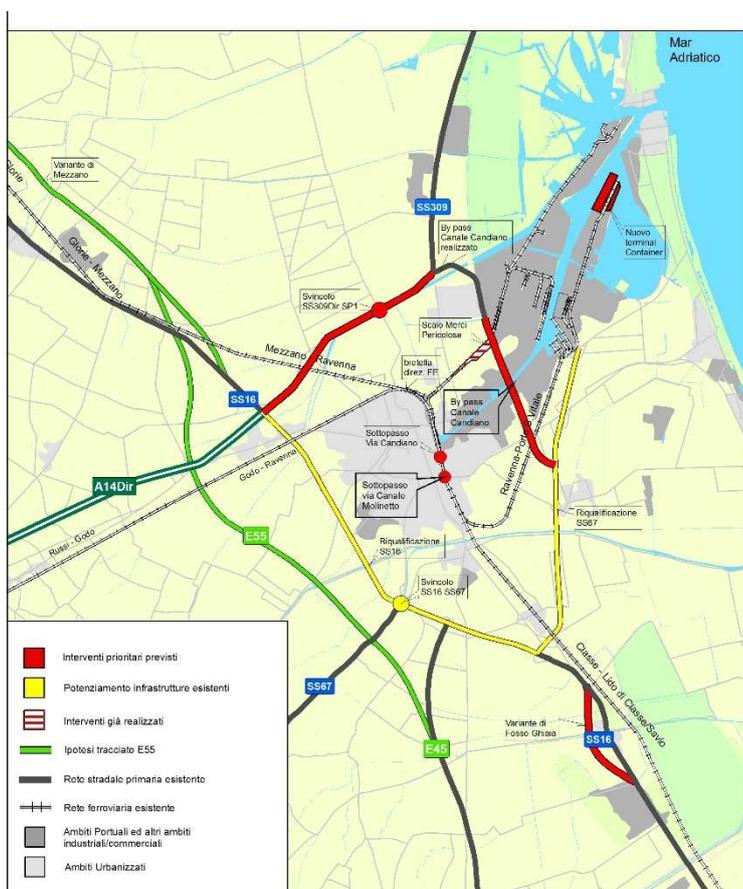
Sono questi i principali fornitori di servizi di natura logistica (movimentazione, stoccaggio, vagliatura e piccole lavorazioni), per quanto sia loro appannaggio solo il 47,5% delle aree di banchina del porto canale.

Nell'area prettamente portuale sono presenti, infatti, a testimoniare l'origine industriale dello scalo, stabilimenti produttivi (imprese quali Marcegaglia e Fassa) e depositi costieri di materie prime di svariata natura (chimica, petrolifera, alimentare). Nel complesso le due tipologie di insediamento accedono al 28% dell'estensione di banchina del Porto, sia sul lato sinistro che sul lato destro, in sede promiscua, per così dire, rispetto alle attività più propriamente terminaliste, nonché relative al futuro terminal passeggeri.

L'inclusione di Ravenna nel sistema della grande viabilità e il collegamento con le principali reti di trasporto ne fanno un nodo accessibile dai principali mercati italiani ed europei e per questo è stato inserito dalla Comunità europea nel nuovo regolamento per le reti TEN-T approvato con Regolamento Europeo n. 1315/2013 del 11/12/2013, tra i *core Port* e facente parte sia del corridoio 1 Baltico-Adriatico che del corridoio 3 Mediterraneo. Concorre inoltre ai progetti del Corridoio Adriatico e delle Autostrade del Mare.

Il Porto di Ravenna è inoltre considerato il terminale fluviomarittimo sud del sistema idroviario padano-veneto, attraverso la tratta di navigazione sottocosta da Portogrubaldo a Ravenna.

In particolare il Porto di Ravenna è connesso alla rete ferroviaria nazionale e internazionale sia attraverso la linea per Castel Bolognese-Bologna, sia tramite gli itinerari alternativi che si innestano sulla Ravenna-Ferrara, e quindi sulla rete regionale, che garantiscono il collegamento con il resto del nord Italia, il Brennero, l'Europa settentrionale e orientale.



Il collegamento verso sud invece è attualmente assicurato dalla linea Ravenna-Rimini, mentre in futuro potrà essere utilizzato anche l'itinerario Ravenna-Russi-Granarolo-Faenza-Rimini, che, sebbene di maggiore lunghezza, garantirà maggiore capacità e minori interferenze con il trasporto passeggeri e costituisce una delle tre alternative previste dal Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) per il Corridoio Adriatico.

Per quanto riguarda i collegamenti stradali, il Porto di Ravenna è già ora collegato con il sistema autostradale nazionale, tramite la tangenziale di Ravenna (costituita da tratti della SS16 Classicana, della SS309 dir, della SS67), che in particolare lo connette all'A14 dir, all'A14 e a tutte le altre direttrici che da essa si dipartono.

Su Ravenna confluiscono inoltre numerose altre strade di rango nazionale che collegano il porto con gli altri nodi interni ed esterni alla regione: la SS16 Adriatica, la SS67 Tosco-Romagnola e la E45 Ravenna-Orte in direzione sud, la SS253 S. Vitale in direzione ovest, la SS16 Adriatica e la E55 in direzione nord, tutte raccordate tramite il sistema tangenziale di Ravenna.

Per migliorare comunque l'efficienza e la capacità competitiva del Porto, sono in corso di attivazione o di pianificazione interventi volti a metterlo ancora più efficacemente in rete e a dotarlo di interconnessioni trasportistiche adeguate. In particolare, tra le opere ferroviarie si segnala il **by-pass di Ferrara** (ancora in fase di realizzazione). Le opere infrastrutturali stradali e ferroviarie attivate e programmate dalla Regione sono anche finalizzate alla limitazione degli impatti che questo sviluppo di traffici può comportare. Il nuovo scalo merci già attivato e la realizzazione del nuovo terminal containers porteranno un forte incremento di treni merci, che vedrà il potenziamento delle linee ferroviarie in destra e in sinistra (lavori già terminati) del canale Candiano. Per lo snellimento dei

flussi è stata prevista la soppressione delle interferenze tra la strada e la ferrovia nella zona urbana, in accordo con il Comune di Ravenna e RFI SpA.

Il Piano Regolatore Portuale (PRP) vigente (approvato nel 1989 con variante del 2001 e l'ultima variante generale del marzo 2010) individua, in stretta correlazione con quanto previsto nella pianificazione urbanistica comunale, la necessità di una serie di adeguamenti funzionali, logistici e infrastrutturali, in parte realizzati o in corso di attuazione, e in parte progettati, nonché alcuni interventi strategici per lo sviluppo del Porto.

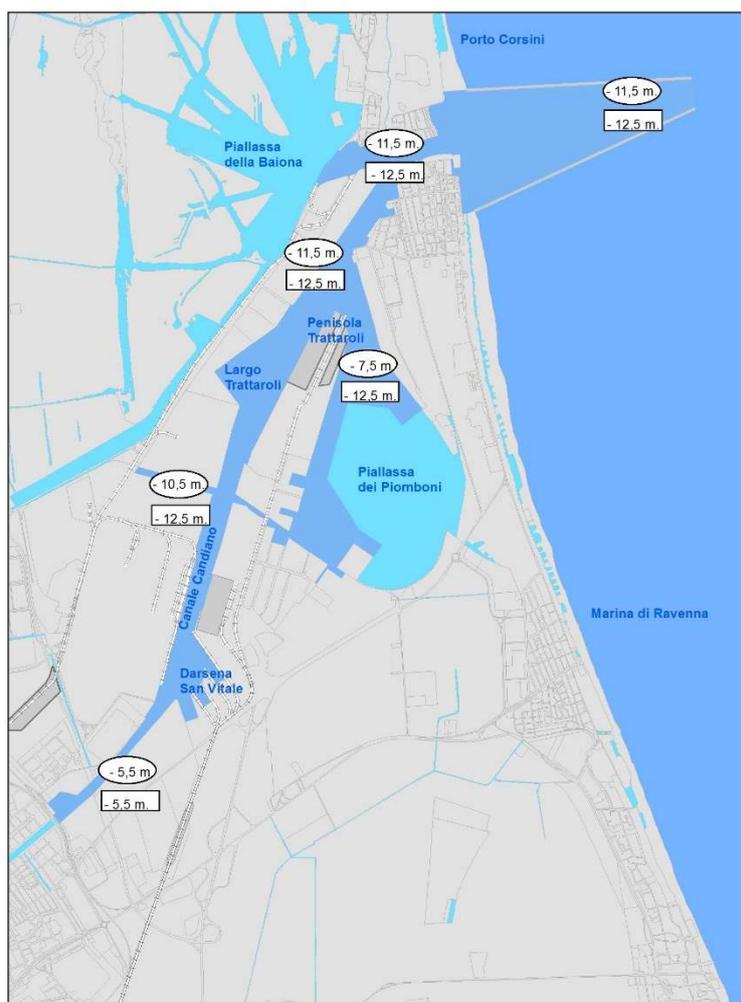
In particolare il nuovo piano approvato nel 2010 prevede la canaletta a mare a -15,50, i fondali a -14,50 fino a Largo Trattaroli, i fondali a -13 fino a bacino S. Vitale, la previsione attracco crociere e mezzi militari avamposto di Porto Corsini e l'adeguamento banchine e nuovi fondali, la previsione nuovi profili terminal container in Penisola Trattaroli, l'ampliamento del perimetro del PRP e aree per intermodalità da DX Canale come da PSC, la ridefinizione perimetro PRP in Darsena di città corrispondente ad aree demaniali e l'individuazione del distretto nautico da diporto.

In relazione ai progetti che si valutano strategici per lo sviluppo del Porto, lo stato dell'arte è il seguente:

- conclusione della progettazione definitiva per la realizzazione dell'hub portuale di Ravenna, I fase, che consistono nell'approfondimento del canale di accesso al porto fino a -13,50 m, approfondimento del canale Candiano fino a -12,50 m (fino alla darsena San Vitale), realizzazione delle opere di adeguamento e potenziamento infrastrutturale delle banchine esistenti fino alla profondità finale previste dal PRP, costruzione di una nuova banchina sulla Penisola Trattaroli al fine di creare un nuovo terminal container e infine messa in quota delle aree a destinazione logistica. Tali opere sono state inserite nella D.G.R. 1617/2015, che ha approvato il quadro complessivo delle opere infrastrutturali prioritarie per la Regione Emilia-Romagna, tra quelle già indicate e contenute nel Programma delle Infrastrutture Strategiche contenuto nell'XI Allegato Infrastrutture.

Nella seduta del CIPE del 28/02/2018 Il Comitato ha approvato il progetto definitivo dell'“**Hub portuale di Ravenna**”, **dal costo previsto complessivo di 235 milioni di euro**, approfondimento dei canali Candiano e Baiona del porto di Ravenna, adeguamento delle banchine operative esistenti, nuovo terminal in penisola Trattaroli e riutilizzo del materiale estratto in attuazione del P.R.P. vigente 2007 con la delibera 1/2018. Il progetto, per l'importanza quale investimento strategico per la rete logistica europea, ha ottenuto un **contributo dall'Unione europea di 37 milioni di euro**, che si vanno ad aggiungere ai 60 milioni già stanziati dal CIPE, ai 120 derivanti da un mutuo della Banca Europea degli Investimenti ed a risorse proprie dell'Autorità di Sistema Portuale, e che ne garantiscono la copertura finanziaria.

Figura 230
I fondali attuali e previsti nel Porto di Ravenna



Fonte: Autorità Portuale di Ravenna.

- sottoscrizione, nel 2009 e nel 2013, fra Comune di Ravenna, Regione Emilia-Romagna, Rete Ferroviaria Italiana, FS Sistemi Urbani e Autorità Portuale di Ravenna, di due **Protocolli d'intesa per il riassetto urbanistico della Stazione e del suo intorno**, dove, tra le altre cose, si sottolinea la necessità di superare l'interferenza tra viabilità urbana e accesso ferroviario al porto;
- conseguente sottoscrizione, nel 2015 e nel 2017, tra Regione Emilia-Romagna, Comune di Ravenna, Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico centro-settentrionale e RFI SpA di un Protocollo Attuativo e di un Accordo Operativo, per la realizzazione degli **interventi migliorativi dell'accessibilità ferroviaria del porto**, con lo scopo di risolvere alcune criticità cittadine di interferenza tra la viabilità e le dorsali merci del porto (sottopasso stradale via Molinetti, adeguamento sagoma PC80 cavalcavia Teodorico, sottopasso pedonale stazione-darsena, raccordo binari in area portuale dx Candiano) e di un Protocollo d'intesa per lo sviluppo del nodo ferroviario di Ravenna e l'ottimizzazione del trasporto merci, che ha l'intento di sviluppare soluzioni progettuali per lo sviluppo del nodo di Ravenna attraverso interventi sulla Dorsale Sinistra Candiano (realizzazione e messa in esercizio del passante ferroviario di collegamento fra lo Scalo Candiano e la linea ferroviaria principale), sulla Dorsale Destra Candiano (trasformazione del Fascio Base in Fascio Arrivi/Partenze, elettrificazione/attrezzaggio tecnologico del binario, eventuale realizzazione della nuova bretella di collegamento diretto con la linea Ravenna-Rimini) e interventi per la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario e stradale tra sponda destra e sponda sinistra Candiano mediante nuova infrastruttura.

Lo **stato di attuazione del PRP** è il seguente: sono stati raggiunti fondali a -10,50 sino a S. Vitale e a -11,50 fino a largo Trattaroli, sono state realizzate nuove banchine, progettate le opere a mare a Porto Corsini e il Piano Particolareggiato di Porto Corsini, sono iniziati i lavori per l'escavo del Canale Piombone e il risanamento della Pialassa Piombone e altri interventi accessori e sono in corso di realizzazione le opere del Porto Turistico di Marinara.

Il Porto di Ravenna sta anche cercando, insieme alla Regione, di migliorare le condizioni dei servizi di collegamento alle reti di appoggio dei nodi terrestri e di intervenire sull'informatizzazione delle procedure doganali e sui servizi che rendono rapide e fluide per il cliente le operazioni portuali, con regole e procedure omogenee in tutti i porti del nord Adriatico. Proprio per migliorare questi servizi, nel maggio 2014 è stato siglato un accordo tra la AUSL di Ravenna e l'USMAF per implementare il personale degli uffici doganali di frontiera con il personale AUSL. Tale accordo è stato riconfermato fino a fine 2016, ma dal gennaio 2017 è stato momentaneamente sospeso in attesa di definire nuovi accordi in funzione delle esigenze sia degli operatori del porto che degli uffici USMAF.

Per quanto riguarda il **trasporto passeggeri**, oltre alla ormai consolidata attività del Terminal Traghetti, attualmente amministrato da T. & C. – Traghetti e Crociere (società interamente posseduta dall'Autorità Portuale), che lo ha acquistato al fine di completarne in tempi brevi le dotazioni infrastrutturali, l'Autorità Portuale di Ravenna nel 2009 ha assegnato la gestione del nuovo Terminal Crociere del Porto di Ravenna, in corso di realizzazione, alla società RTP (Ravenna Terminal Passeggeri), costituita da Royal Caribbean, Aeroporto "Guglielmo Marconi" di Bologna, Venezia Terminal Passeggeri e Società Bassani di Venezia; la concessione durerà sino al 2019.

Nel 2013 è stata avviata dall'Autorità portuale di Ravenna la realizzazione **del terzo molo per ospitare fino a tre navi contemporaneamente**, mentre RTP si è impegnata a realizzare una adeguata stazione marittima al fine di dare maggior attrattiva alle compagnie armatoriali

Per quanto riguarda il traffico passeggeri si riporta la serie storica dal 2011 ad oggi:

Tabella 65

Anno	Numero totale	di cui crocieristi
2011	163.829	156.359
2012	106.498	100.379
2013	101.819	97.025
2014	62.028	43.887
2015	43.152	39.982
2016	48.002	45.904
2017	51.584	50.133

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico centro-settentrionale.

Come si può notare dopo la crisi del 2015, il 2016 ha ricominciato a segnare un trend positivo di crescita sulle crociere grazie alla riattivazione del mercato italiano ed estero. **Anche il 2017 ha riconfermato questo trend di ripresa**, anche se non ha ancora raggiunto livelli adeguati alla potenzialità infrastrutturale di cui il Porto dispone.

Figura 231
Il nuovo terminal passeggeri nel Porto di Ravenna



Fonte: Autorità Portuale di Ravenna.

Il Terminal Traghetti del Porto di Ravenna occupa un'area di 125.000 mq. e dispone di due ormeggi per navi traghetto con un fondale di 11,5 metri. Il Terminal, attualmente, è amministrato da T&C – Traghetti e Crociere Srl (società interamente partecipata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro-Settentrionale). Al Terminal fanno capo attualmente i traghetti della linea Ravenna-Brindisi-Catania (Tirrenia-CIN), linea leader in Adriatico sulle rotte delle Autostrade del Mare nazionale, e Ravenna-Bari-Patrasso (Grimaldi) con 3 partenze settimanali ciascuna.

Infine, un'altra azione necessaria da intraprendere è legata al **riordino del sistema tariffario portuale**, al fine di creare agevolazioni al trasporto fluviomarittimo. Ciò diviene sempre più pressante poiché si sono completamente azzerati i viaggi per il trasporto di coils che si erano sviluppati con il porto fluviale di Mantova, anche a seguito della non competitività economica dovuta in parte alle elevate tariffe portuali richieste, che, in applicazione della normativa nazionale, trattano le chiatte fluviomarittime allo stesso livello tariffario delle navi.

Relativamente alle tipologie di merci, Ravenna è uno dei principali in Italia per lo scambio commerciale con i mercati del Mediterraneo Orientale e del Mar Nero (circa il 30% del totale nazionale ad esclusione dei prodotti petroliferi) e rispetto a queste aree il porto di Ravenna è leader in Italia anche per i traffici in container. È un riferimento importante per il trasporto marittimo da e per i mercati del Medio ed Estremo Oriente.

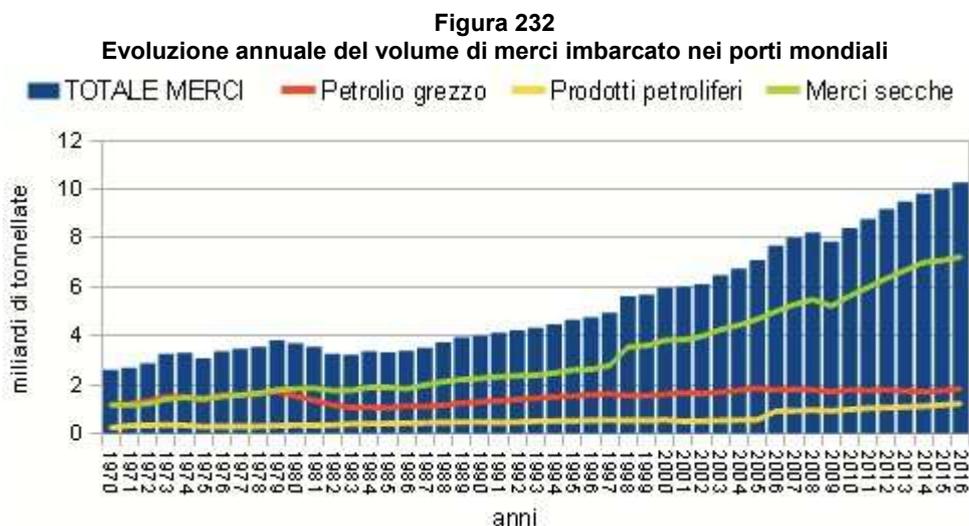
Leader nel comparto delle rinfuse solide (in particolare per le materie prime per l'industria della ceramica, dei cereali, dei fertilizzanti e degli sfarinati), il Porto di Ravenna ha un buon posizionamento in Adriatico nella politica delle Autostrade del Mare e dispone di aree per eventuali nuovi insediamenti all'interno del sedime portuale.

È inoltre un importante scalo per merci varie, come i prodotti metallurgici, in particolare coils e per il legname.

Ravenna rappresenta inoltre uno snodo fondamentale per i servizi di cabotaggio nazionale nella direttrice con la Sicilia, servizi definiti Roll-on/roll-off (Ro-Ro) ovvero con navi-traghetto per il trasporto con modalità di imbarco e sbarco di veicoli gommati (sulle proprie ruote), e di carichi, disposti su pianali o in contenitori, caricati e scaricati per mezzo di veicoli dotati di ruote in modo autonomo e senza ausilio di mezzi meccanici esterni.

9.2.1 Contesto competitivo del trasporto marittimo delle merci

I traffici marittimi sono una parte fondamentale del commercio internazionale, oltre l'80% del volume del commercio globale e più del 70% del suo valore viene trasportato annualmente via mare. Per l'Italia il 57% dell'import e 27% dell'export avvengono via mare.



Fonte: UNCTAD (Conferenza delle Nazioni Unite sul Commercio e lo Sviluppo), elaborazione inforMARE 2017

Nel 2017 il **trasporto marittimo mondiale complessivamente è in crescita**. Nella classifica dei primi 110 porti mondiali⁵² per traffico merci (in particolare per movimentazione container e TEU⁵³) 6 tra i primi 10 porti sono cinesi. Shanghai è il primo scalo al mondo con 40,23 Mil di container movimentati in un anno. Rotterdam, il primo scalo europeo, è solo alla 12^a posizione con i 13,7 Mil di container.

Per quanto riguarda l'Italia nel 2017 i porti liguri hanno movimentato la maggior quantità di TEU. Genova, grazie ai 2,6 Mil di container (+14,1% rispetto al 2016) sale al 63° posto, mentre La Spezia (1,47 Mil TEU = +15,8%) è al 103° posto, sopra il porto francese di Marsiglia (1,3 Mil di contenitori). Tra gli europei Barcellona ha avuto la crescita maggiore superando i 3 Mil di container (+34% sul 2016).

Il risultato peggiore in assoluto di tutti i porti esaminati nel mondo per il 2017 è stato quello di Gioia Tauro, il cui traffico è sceso a 2,45 Mil di TEU (-12,4%), retrocedendo dal 51° al 69° posto. Gli altri porti di transhipment⁵⁴ dell'area Mediterranea al contrario sono cresciuti, in particolare il Pireo (scalo greco gestito da cinesi) e Tanger Med (Marocco).

Nel 2017 il traffico di container tra porti asiatici e mediterranei ha toccato i 5,5 Mil di TEU, con un incremento di +4,4% rispetto all'anno precedente⁵⁵. Insieme ai volumi, è aumentata anche la capacità di trasporto (capacità di stiva).

Come si rileva dagli ultimi dati di Eurostat la **portualità italiana si posiziona stabilmente al terzo posto per merci movimentate** (dopo Paesi Bassi e Regno Unito) e al primo posto per trasporto passeggeri.

⁵² Dati Alphaliner – società analista dello shipping.

⁵³ TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) è la misura standard di volume nel trasporto dei container ISO e corrisponde a circa 40 metri cubi. La maggior parte dei container hanno lunghezze standard rispettivamente di 20 piedi (6,10 m) e di 40 piedi (12,2 m) e corrispondono rispettivamente a 1 o a 2 TEU. Questa misura è usata per determinare la capienza di una nave in termini di numero di container.

⁵⁴ Transhipment (trasbordo) è un sistema di trasporto che consiste nella movimentazione di merci o container via mare in un luogo intermedio dove avviene il trasferimento (sbarco/reimbarco) dalle grandi navi (o navi madri) su navi di dimensioni minori definite feeder che vengono poi indirizzate verso un'altra destinazione.

⁵⁵ Rilevazioni di Drewry (società di consulenza di ricerca marittima indipendente).

Il 2017 ha segnato anche in Italia un aumento delle movimentazioni di merce via mare, con un incremento complessivo pari a +3,6% di ton rispetto al 2016, superando i 500 Mil di tonnellate; tuttavia il sistema portuale spagnolo, che rappresenta il nostro principale concorrente, nel 2017 è cresciuto molto di più di quello italiano, superando i 532 Mil di ton di movimentazioni di merce (+7,4% sul 2016), grazie anche a finanziamenti pubblici, dal 2000 al 2016, per oltre 12 miliardi di euro.

Altro confronto utile a comprendere la capacità competitiva del sistema portuale mediterraneo e italiano è quello con i porti del cosiddetto “northern range”⁵⁶ per quanto concerne in particolare la movimentazione dei contenitori.

I porti UE del Mediterraneo sono passati da 6,3 Mil di TEU del 1994 ai 33,7 Mil di TEU del 2017, con un incremento del 433%. I porti del northern range” sono passati da 12,6 Mil di TEU del 1994 ai 43,3 Mil di TEU del 2017, con un incremento del 334%. Sembra quindi ci sia un recupero di competitività dei porti Mediterranei, con un ruolo di “gateways” da/per i territori dell’Unione europea. Dal 1994 al 2017 i porti italiani hanno mantenuto una quota di mercato variabile tra il 17,3% e il 26,7%. Nel 2017 è pari al 19,7%, in riduzione rispetto al 2016⁵⁷.

Nonostante la vitalità e la crescita della portualità nazionale risulta ancora difficile recuperare le condizioni pre-crisi. Ciò dipende anche dalle condizioni economiche dei mercati di riferimento. Infatti, mentre i porti del northern range” servono mercati che si estendono oltre i confini dell’UE a oriente fino agli Urali, e quindi hanno potuto contare sulla crescita dei Paesi dell’Europa Orientale e della Russia, gran parte dei porti italiani servono principalmente il mercato italiano di produzione/consumo⁵⁸.

È da sottolineare che il 2017 in Italia è stato il primo anno dopo la riforma, caratterizzata dalla soppressione e accorpamento delle ex Autorità Portuali e la contestuale istituzione di 15 nuove Autorità di Sistema Portuale (AdSP) che amministrano oltre 50 porti, nonché da significative modifiche nella governance dei porti che hanno restituito centralità al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nei processi di pianificazione.

Questa riforma, che ha portato ad accorpamenti tra porti, modificando la tradizionale gerarchia dei porti italiani, è potenzialmente in grado di modificare il “peso” delle singole AdSP nelle future scelte strategiche.

Per quanto riguarda le politiche europee sulla portualità, il programma CEF ha stanziato **oltre 26 miliardi di euro per gli investimenti infrastrutturali ritenuti prioritari**. La Commissione europea ha inoltre modificato il Regolamento degli aiuti di stato n. 651/2014, riconoscendo agli Stati nazionali la possibilità di investire fino a 150 milioni di euro nei porti nazionali, nonché 50 milioni nei porti regionali senza richiesta a Bruxelles.

La strategia comunitaria per i trasporti anche nell’ultimo anno ha puntato molto sulla riduzione delle emissioni nocive e il Consiglio UE è intenzionato a incentivare l’utilizzo sia del GNL che del GPL nei trasporti marittimi.

Per quanto riguarda l’analisi del traffico marittimo in Italia⁵⁹ si riscontrano, anche nel 2017, incrementi generalizzati del trasporto sia in termini di traffico che di fatturato. I risultati sono quindi positivi, ma presentano situazioni critiche per alcuni porti.

⁵⁶ I porti del northern range sono indicativamente: Amburgo, Amsterdam, Anversa, Brema, Groningen, Moerdijk, Rotterdam e Zeebrugge. Le Autorità Portuali del northern range sono contrarie ad una politica di investimenti dell’UE che migliori la competitività dei porti sud-europei (Mediterraneo) e difendono la necessità di investire le risorse UE negli scali portuali ritenuti più efficienti, ovvero proprio nei loro porti.

⁵⁷ Assoport, Bollettino Statistico anno 2017.

⁵⁸ Assoport, Bollettino Statistico anno 2017.

⁵⁹ Nota Congiunturale 2017, elaborata dal Centro Studi Confetra – Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica e Assoport, Bollettino Statistico anno 2017.

Rispetto al 2016, ai risultati positivi registrati per le rinfuse liquide (+3,3%) e il Ro-Ro (+7,8%), si contrappongono risultati negativi per quanto riguarda le rinfuse solide (-5,3%) e le merci in contenitore (-2,1%).

I risultati negativi riguardano il traffico transshipment (-10% complessivo) a causa delle performance negative dei due porti di transshipment di Gioia Tauro (-12,4%) e Cagliari (-38,7%), che condizionano anche il valore del calo totale dei contenitori, mentre il calo del traffico delle rinfuse solide dipende dai dati negativi del porto di Taranto per la crisi dell'Ilva.

Come detto, infatti, l'andamento della produzione industriale è significativo in funzione dell'andamento dei traffici delle rinfuse, in particolare di quelle solide. Secondo Assoport, il problema dell'ILVA di Taranto non dovrebbe giustificare tale diminuzione dei traffici di rinfuse solide, soprattutto in un anno come il 2017 che ha visto l'incremento della produzione industriale. Questo lascerebbe supporre che le materie prime vengano trasportate con modalità diverse da quella tradizionalmente utilizzata e che, sfruttando la riduzione dei noli del settore contenitori, dovuto alla sovra capacità dell'offerta di stiva, i contenitori vengano utilizzati anche per il trasporto di materie prime⁶⁰.

Per quanto riguarda invece la movimentazione di contenitori (escluso transshipment) il traffico ha registrato un lieve segno positivo pari a +0,7% (10.651.399 TEU).

Interessante sottolineare che nei porti italiani sta crescendo il numero dei traffici riguardanti i carichi rotabili (ovvero camion e semirimorchi), tanto da avvicinarsi al volume di traffico dei container. Secondo RAM, le autostrade del mare hanno raggiunto in Italia nel 2017 le 101 Mil di ton di merci trasportate per i rotabili, contro i 119 Mil dei container, con ritmi di crescita del 21% a fronte del solo 9% dei container. Merito soprattutto dell'attività delle compagnie di navigazione italiane, che controllano l'80% del mercato totale. Il primo porto per movimentazione di traffici di questo tipo è Livorno (14,3 Mil di ton stimate a fine 2017), seguito da Genova, Trieste, Salerno e Catania.

Trieste è il porto italiano con la maggior quantità di tonnellate di merci complessivamente movimentate nel 2017, con 61,9 Mil di ton (+4,58% sul 2016). È il primo porto petrolifero italiano, infatti movimentata prevalentemente rinfuse liquide (43,7mil). Anche nel 2017 ha inoltre segnato il record nazionale dei treni movimentati: 8.681 con un aumento di +23,76% sul 2016. Questa crescita è sostenuta dalle direttrici internazionali legate al traffico container e dal settore siderurgico, oltre che dalla presenza nel porto di diversi operatori del mercato ferroviario.

Il porto sloveno di Koper, collocato a fianco di Trieste e di fronte a Venezia, ha chiuso il 2017 stabilendo il proprio nuovo record annuale di traffico complessivo di merci, superando la soglia di 23 Mil di ton.

Al secondo posto in Italia è Genova con un traffico, nel 2017, di 55,1 Mil di ton di merci (+8,6% sul 2016) con una forte crescita nel segmento dei container (+14,1%). L'autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, che comprende oltre Genova, anche i porti di Vado Ligure, Savona e Prà ha complessivamente movimentato oltre 69 Mil di ton.

Il porto di Venezia, nonostante la movimentazione merci nel 2017 sia variata di poco rispetto all'anno precedente, ha registrato una ulteriore crescita dei traffici ferroviari: +2,3% in termini di carri rispetto al 2016 e +4,3% in tonnellaggio, per un totale di 2,33 milioni di tonnellate trasportate su ferrovia.

Di seguito due tabelle che raffrontano i dati dei porti principali del nord Tirreno e del nord Adriatico.

⁶⁰ Assoport, Bollettino Statistico anno 2017.

Tabella 66
Tonnellate trasportate nei principali porti del nord Italia (moltiplicare x 1.000)
 (Anni 2012-2017)

Porti		Var. % tra 2012 e 2013	Var. % tra 2013 e 2014	2015	Var. % tra 2014 e 2015	2016	Var. % tra 2015 e 2016	2017	Var. % tra 2016 e 2017
Adriatico	Ancona	-12%	+22,9%	8.593	+0,3%	8.941	+4,0%	8.670	-3,0%
	Ravenna	+ 4,8%	+8,8%	24.739	+1,1%	25.963	+4,9%	26.508	+2,1%
	Venezia	- 3,6%	-10,6%	25.104	+15,3%	25.244	+0,5%	25.135	-0,3%
	Trieste	+15,11%	+1,0%	57.161	+0,07%	59.237	+3,68%	61.955	+4,58%
Tirreno	Genova	- 3,4%	+4,8%	51.298	-1,2%	50.800	-1%	55.161	+8,6%
	La Spezia	+ 0,7%	+1,3%	15.100	-4,2%	14.200	-6%	15.980	+12,6%
	Livorno	+ 2,0%	+ 1,4%	32.712	+15,4%	32.816	+0,3%	33.702	+2,7%

Fonte: elaborazioni RER su dati Assoporti e Autorità Portuali.

Tabella 67
Variatione percentuale del traffico container (TEUs) e del traffico RoRo nei principali porti del nord Italia
 (Anni 2012-2017)

Porti	traffico container (TEUs)					traffico Ro.Ro					
	Var. % tra 2012 e 2013	Var. % tra 2013 e 2014	Var. % tra 2014 e 2015	Var. % tra 2015 e 2016	Var. % tra 2016 e 2017	Var. % tra 2012 e 2013	Var. % tra 2013 e 2014	Var. % tra 2014 e 2015	Var. % tra 2015 e 2016	Var. % tra 2016 e 2017	
Adriatico	Ancona	+7%	+8,2%	+8%	+4%	-11%	- 6%	-4,3%	+8%	+2,8%	+5%
	Ravenna	+9%	-1,8%	+10,0%	-4,2%	-4,8%	+98,8%	+54,8%	-11,2%	+17,9	-6,7%
	Venezia	+3,8%	+2,2%	+22,8%	+8,1%	+0,9%	-13,2%	- 9,7%	-27,6%	+30,3%	+44,8%
	Trieste	+11,49%	+10,3%	-0,94%	-2,94%	+26,66%	+ 45,26%	+9,46%	+1,49%	+1,1%	+4,45%
Tirreno	Genova	- 6%	+9,3%	+3,2%	+2,5%	+14,1%	+0,8%	+2,9%	--	+2,4	+7,8%
	La Spezia	+6,5%	+0,2%	-0,2%	-2,2%	+15,8%	--	--	--	---	---
	Livorno	+ 1,8%	+3,1%	+35,2%	+2,5%	+0,7%	+ 1,4%	+7,8%	+5,4%	+3,8%	+16,2%

Fonte: elaborazioni RER su dati Autorità Portuali e Confetra.

Anche a **Ravenna (Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale)** nel **2017 il traffico marittimo è cresciuto**, con un bilancio positivo a fine anno di circa **+2,1% di tonnellate movimentate rispetto al 2016**, anche se non tutti i tipi di traffico hanno avuto andamenti positivi. Quanto previsto nel Progetto Hub portuale di Ravenna unitamente a tutte le azioni che si stanno portando avanti per l'efficientamento dei servizi portuali, per l'informatizzazione del sistema e per l'ammodernamento delle reti di collegamento viario e ferroviario dovrà avere nei prossimi anni ricadute positive sull'attività di tutti i terminal e contribuirà alla crescita di ogni tipo di traffico.

Nel 2017 lo scalo portuale ravennate ha rappresentato il 5,3% del movimento merci portuale italiano, occupando il quinto posto sui 30 porti italiani censiti da Assoporti, preceduto da Augusta, Livorno, Genova e Trieste, escludendo i due porti di transhipment di Gioia Tauro e Cagliari. Occorre tuttavia considerare che il movimento complessivo dei porti italiani comprende voci che sono reputate poco significative nell'economia portuale, quali, ad esempio, i prodotti energetici⁶¹. Se li escludiamo, il Porto di Ravenna guadagna la terza posizione (la prima in Adriatico), con un'incidenza dell'8% sul totale nazionale, confermando la vocazione squisitamente commerciale della propria struttura.

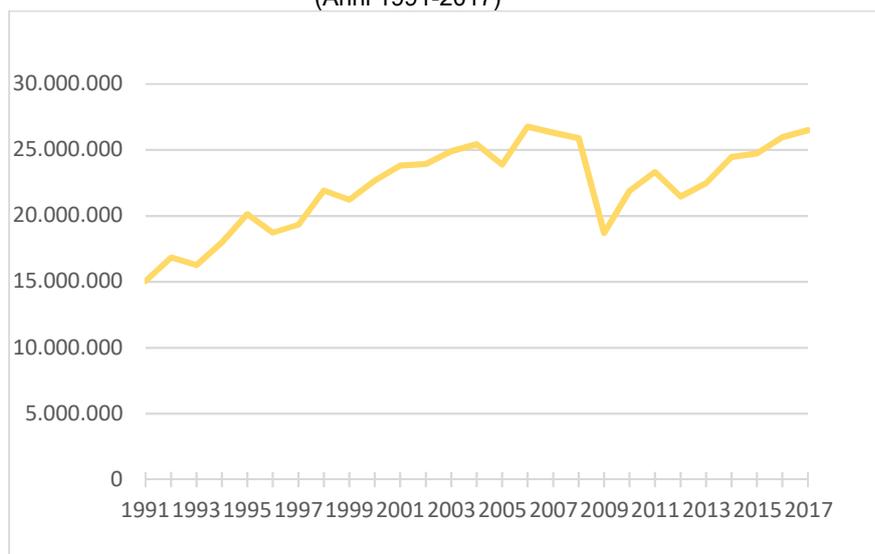
⁶¹ Carboni fossili, coke, petrolio greggio, prodotti petroliferi raffinati, gas naturale (Trieste e Augusta).

9.2.2 Evoluzione dei flussi di traffico

Nel 2017 nel Porto di Ravenna sono state movimentate quasi 26,5 milioni di tonnellate di merci (26.508.485 ton) con un incremento di +2,1% rispetto al 2016 (circa 550 mila tonnellate in più). Il risultato è in linea con l'andamento dell'anno precedente, in cui è stata superata la soglia dei 25Mil di ton, ma non ha ancora raggiunto il livello massimo del 2006 pari a 26.770.176 ton.

I volumi di merci movimentati hanno avuto però andamenti diversi secondo i vari settori merceologici. Il numero degli attracchi è di **2.939 navi: -3,1% rispetto al 2016**.

Figura 233
Serie storica dei flussi di traffico merci (tonnellate/anno)
(Anni 1991-2017)



Fonte: elaborazioni RER su dati Autorità Portuale di Ravenna.

La movimentazione delle merci secche rispetto all'anno precedente è cresciuta di +3,3% tonnellate e anche le rinfuse liquide hanno avuto una crescita sostenuta: +4,8% (ovvero derrate alimentari liquide, prodotti petroliferi, concimi).

Sono stati particolarmente positivi i risultati nel segmento dei materiali da costruzione con quasi 5,5 Mil di ton movimentate (+13,3%) soprattutto grazie alle materie prime per l'industria ceramica, che sono oltre 4,7 Mil di ton (+12,1%) e corrisponde al dato migliore dal 2005.

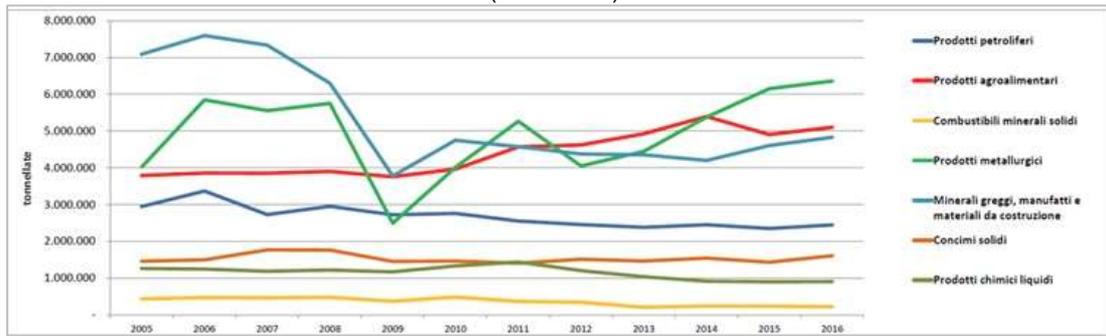
I prodotti metallurgici sono invece in calo con 6,2 Mil di ton (-1,7%): si tratta per lo più di coils provenienti dall'estero e dall'Italia (Taranto).

In calo anche i prodotti chimici liquidi (-4,5%) e i concimi, pari a oltre 1,5 milioni di tonnellate (-4,2%). Tra le rinfuse liquide, meno importanti per l'economia portuale, sono aumentati i prodotti petroliferi, pari a quasi 2,6 milioni di tonnellate (+6,4%), di cui oltre l'82,3% provenienti da porti italiani.

Per il comparto agroalimentare l'andamento del 2017 è stato analogo all'anno precedente, mentre per le derrate alimentari continua l'andamento di crescita grazie all'import di sfarinati provenienti da Argentina e Paesi dell'Est Europa.

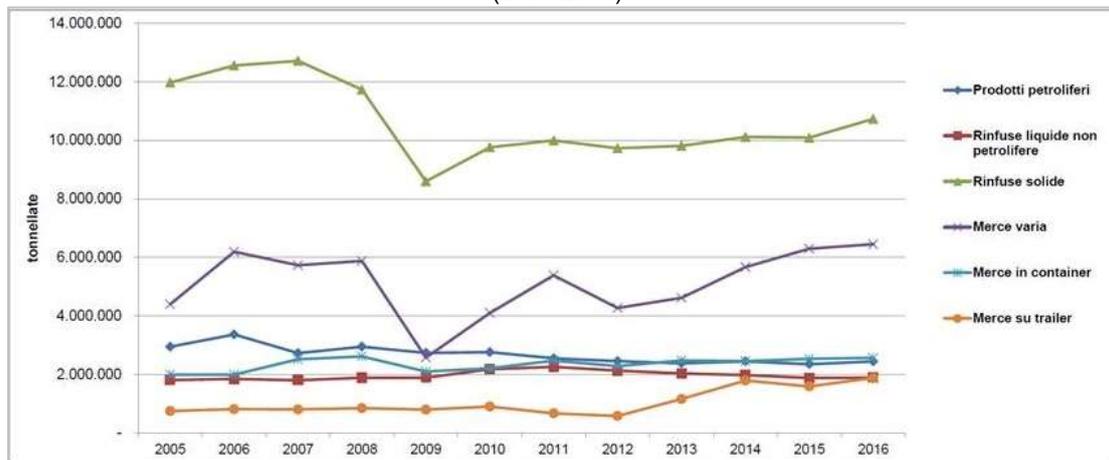
Una notevole contrazione hanno avuto invece le tonnellate di merci in container, che risultano in calo di -23% circa, mentre quelle su rotabili registrano una diminuzione di -6,7%.

Figura 234
Maggiori categorie merceologiche movimentate (t/anno)
 (2005-2016)



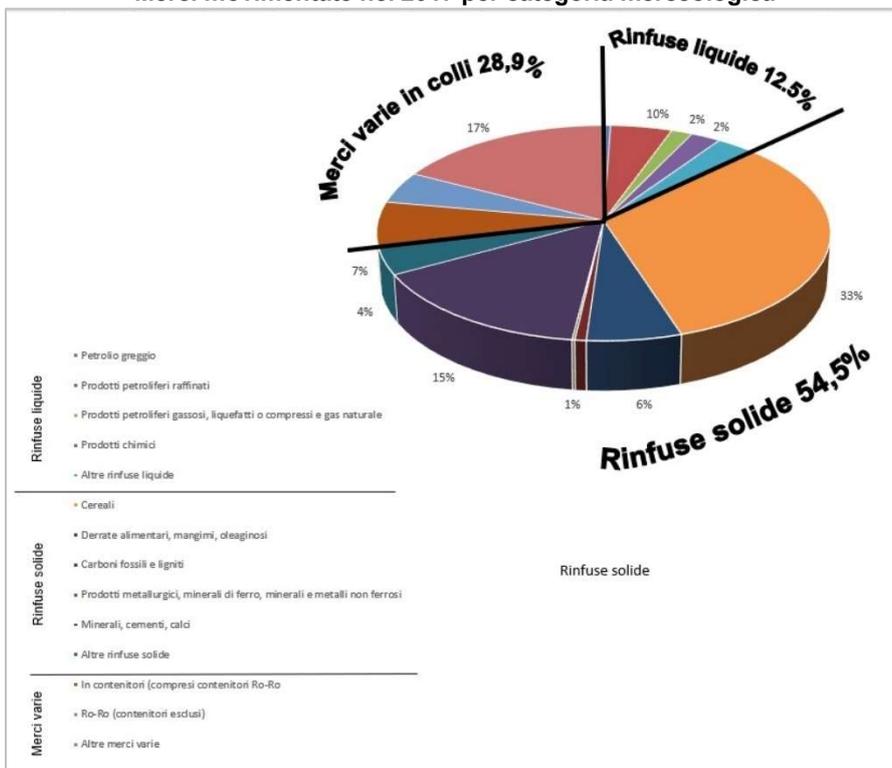
Fonte ed elaborazioni: Autorità Portuale di Ravenna - Statistiche serie storiche.

Figura 235
Tipologia delle merci movimentate (t/anno)
 (2005-2016)



Fonte ed elaborazioni: Autorità Portuale di Ravenna - Statistiche serie storiche.

Figura 236
Merci movimentate nel 2017 per categoria merceologica

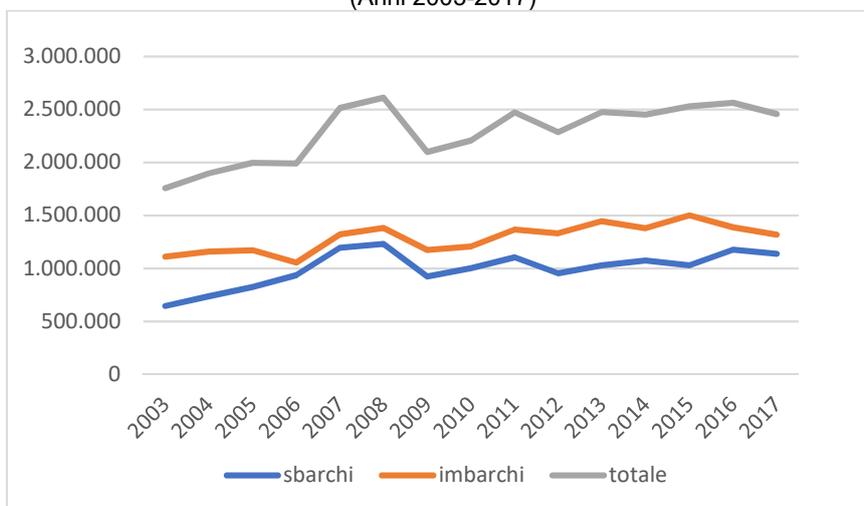


Fonte: elaborazioni RER su dati Autorità Portuale di Ravenna.

Più in dettaglio, per il settore dei **container**, la movimentazione è stata pari a 223.369 TEUs, 11.142 in meno (7.103 pieni e 4.039 vuoti) e in calo di -4,8% rispetto al 2016. Questo calo, avvenuto anche nel vicino porto di Ancona (-11%TEU), potrebbe essere in parte conseguenza della riorganizzazione e della razionalizzazione in atto dei servizi e delle linee delle compagnie armatoriali.

I miglioramenti infrastrutturali, sia portuali sia delle connessioni ferroviarie e stradali, che si stanno portando avanti insieme all'efficiamento dei servizi portuali, con investimenti pubblici e privati, dovranno senz'altro dare in futuro ricadute positive sull'attività di tutti i terminal e contrastare la flessione del traffico di container.

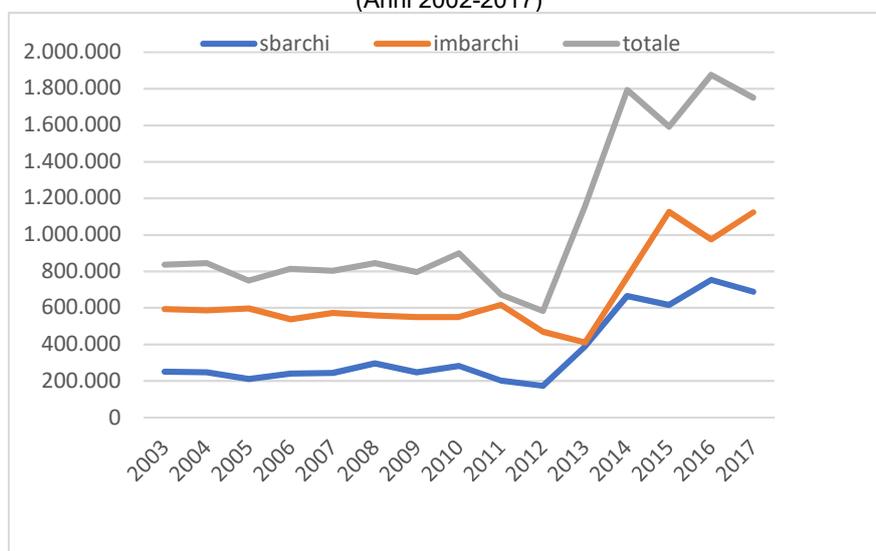
Figura 237
Merci varie in container (tonnellate/anno)
 (Anni 2003-2017)



Fonte: elaborazioni RER su dati Autorità Portuale di Ravenna.

Il traffico dei **trailer-rotabili** (le cosiddette autostrade del mare) nel 2017 hanno avuto un buon risultato sulla linea Ravenna-Brindisi-Catania, dove sono stati movimentati 59.385 trailer per Catania e 12.701 per Brindisi, per un totale di 8.705 pezzi in più (+13,7%) rispetto al 2016. Tuttavia la linea della Grimaldi per Bari e Patrasso è stata sospesa dalla fine di ottobre, con un calo di -5,4% (74.806 trailer) determinando un calo complessivo del settore di -6,7%.

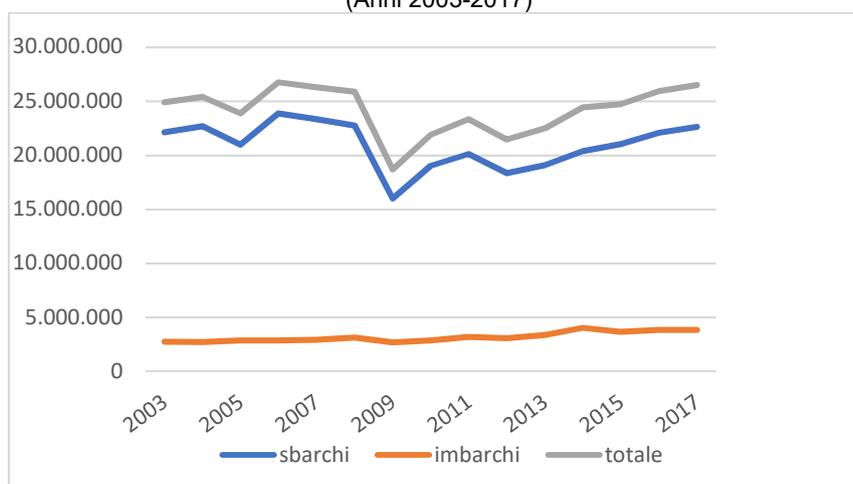
Figura 238
Merchi in trailer/rotabili (tonnellate/anno)
 (Anni 2002-2017)



Fonte: elaborazioni RER su dati Autorità Portuale di Ravenna.

Ravenna si conferma anche nel 2017 come un **porto vocato all'importazione**, ovvero il principale porto per l'importazione di materie prime e semilavorati per il settore industriale padano. In particolare gli sbarchi sono stati pari a 22.644.555 tonnellate, +4,9% sul 2016, mentre gli imbarchi sono stati 3.345.820 tonnellate, registrando un calo rispetto al 2016 di -13,5% e ritornando ai valori di 5 anni fa.

Figura 239
Ripartizione dei flussi tra merci sbarcate e imbarcate (tonnellate/anno)
 (Anni 2003-2017)



Fonte: elaborazioni RER su dati Autorità Portuale di Ravenna.

Per quanto riguarda il **trasporto ferroviario delle merci** del Porto di Ravenna è da sottolineare che la **L.R. 10/2014**, che finanzia nuovi servizi di trasporto ferroviario merci, ha dato la priorità, nell'assegnazione dei contributi, ai collegamenti retroportuali. I risultati indicano che, nel terzo anno di applicazione, le **tonnellate aggiuntive trasportate grazie alla L.R. 10/2014 ammontano a 1.175.877 tonnellate**.

L'andamento complessivo del traffico ferroviario, nel 2017, è comunque abbastanza positivo, infatti anche quest'anno circa il 13% (12,97%) del traffico complessivo marittimo del Porto è stato trasportato su ferrovia, in entrata e in uscita, con uno dei migliori risultati in Italia. Le tonnellate trasportate su ferrovia al Porto di Ravenna sono state complessivamente di 3.437.704 ton: +2% rispetto al 2016, quindi con lo stesso tasso di crescita dell'incremento percentuale di tutte le merci movimentate che è stato, come già detto, di +2,1%. I TEU movimentati via ferrovia sono stati 19.730 contro i 22.174 del 2016 (-11,02%).

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). Nel 2017, in linea con gli impegni europei dati dall'appartenenza a questi corridoi, sono continuati gli impegni per lo sviluppo delle strutture logistiche sia sul fronte dell'innovazione tecnologica e dell'efficientamento dei servizi portuali sia della capacità ferroviaria del porto, in particolare, tramite i Protocolli e gli Accordi già menzionati al precedente paragrafo 9.2, per migliorare l'accessibilità ferroviaria ovviando agli attuali colli di bottiglia si stanno sviluppando i seguenti progetti:

- il superamento dell'interferenza tra la strada e la ferrovia nella zona urbana vicino alla stazione, per consentire un più libero sviluppo del trasporto merci ferroviario del porto e diminuirne gli impatti;
- il potenziamento dello scalo in sinistra del Canale Candiano e dei raccordi dall'attuale termine binari fino a collegare l'area del nuovo terminal Container in destra del Canale con la finalità di snellire le modalità e i tempi di manovra e alleggerire la Stazione centrale dal traffico merci;
- l'adeguamento alla sagoma P/C 80 del cavalcavia "Teodorico per avere continuità di prestazione nel corridoio ferroviario BAC (rete TEN-T).

Per quanto riguarda infine le infrastrutture per i combustibili alternativi per i mezzi adibiti a trasporto merci e i veicoli pesanti, il QSN (Quadro Strategico Nazionale) italiano prevede un Piano di sviluppo di un'infrastruttura per il GNL per le applicazioni marittime per tutti i 14 porti marittimi della rete centrale TEN-T. In particolare nel Porto di Ravenna (Autorità di Sistema portuale del centro nord), è in corso di realizzazione, ad opera della Pir (Società Petrolifera Italo Rumena S.p.A.), un deposito di GNL, dotato di due serbatoi da 10.000mc, che entrerà in servizio dal 2020 per rifornire navi e camion, con un investimento di oltre 70 Mln €.

È da sottolineare infine l'importante lavoro di snellimento delle procedure doganali in atto e la creazione di corridoi doganali controllati dalla Piattaforma logistica Nazionale (PLN) che consentono, ai soggetti abilitati, lo sdoganamento telematico delle merci in entrata via mare.

9.3 IL TRASPORTO MERCI SU STRADA E L'AUTOTRASPORTO

9.3.1 Il trasporto merci su strada

■ INQUADRAMENTO NAZIONALE

I dati congiunturali sul trasporto merci 2017 rilevati dal Centro Studi Confetra⁶², in rapporto al 2016, indicano un **andamento positivo del traffico italiano delle merci** sia in termini di fatturato sia in termini di traffico in tutti i settori e le modalità⁶³.

Molto buoni sono i dati del trasporto merci su strada: oltre alla crescita delle spedizioni internazionali (+6,5% in quantità e +6,0% in fatturato), c'è una significativa crescita del traffico stradale nazionale (+6,1% dei vettori stradali a carico completo e +3,5% del trasporto a collettame⁶⁴) che denotano una ripresa della domanda nazionale ed è rilevante che anche i fatturati relativi a questi comparti crescano circa come i viaggi (+6% nell'internazionale, +5,9% nel nazionale), indicando un recupero del margine operativo.

L'andamento è confermato anche dal dato dei transiti nei valichi stradali (+7,4%), che registra l'espansione dei traffici stradali internazionali (+6,5% in quantità e +6,0% in fatturato).

Continua a crescere il comparto dei corrieri nazionali, (+6,9% in quantità e +6,0% in fatturato), in coerenza con la tendenza produttiva alla riduzione delle scorte e al just in time, nonché con la continua espansione dell'e-commerce, che nel 2017 ha visto crescere di +10% i consumatori italiani che acquistano online (online shopper) e di +17% gli acquisti da siti italiani.

Il traffico autostradale nazionale secondo Confetra⁶⁵ nei primi undici mesi del 2017 è cresciuto di +3,9%.

Il prezzo del gasolio per autotrazione ha fatto registrare una crescita media dei tassi tendenziali (mese su mese dell'anno precedente) di +8,2% al netto dell'Iva (-8,6% tasso tendenziale 2016).

La crescita delle immatricolazioni di veicoli pesanti in Italia si attesta solo al +4,3% a causa dei dati negativi della seconda metà dell'anno; infatti nei primi sette mesi del 2017 il tasso di crescita rispetto al 2016 aveva raggiunto il +20,1% per poi crollare (nel 2016 la crescita era stata di +54,4%).

Per completare l'inquadramento della situazione nazionale del trasporto di merci su strada occorre sottolineare che un fenomeno di questi ultimi anni è stata la costante crescita del cabotaggio stradale, ovvero la possibilità per un vettore comunitario di effettuare servizio di trasporto merci nazionale in un altro Paese dell'UE. La possibilità è pienamente vigente dal 31/12/2012. Ciò significa che i vettori degli stati di ultimo ingresso in Europa, che sono i più aggressivi, possono esercitare trasporti nazionali all'interno dell'Unione. Vale la reciprocità, cioè la possibilità per gli autotrasportatori italiani di effettuare cabotaggio stradale ad esempio in Romania e Bulgaria, ma questo è molto difficile, vista l'enorme disparità dei costi, a svantaggio dell'Italia⁶⁶.

Mentre il volume delle merci in trasporto nazionale e internazionale in Europa è diminuito negli anni a causa della crisi economica, il trasporto di cabotaggio è costantemente aumentato, forse proprio a causa della crescente ricerca di costi di trasporto inferiori. Così l'autotrasporto italiano è fortemente

⁶² Nota Congiunturale sul Trasporto Merci, periodo di osservazione gennaio – dicembre 2017, a cura del Centro Studi Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) - marzo 2018.

⁶³ Eccelle il cargo aereo (+10% in peso, +5,0% in numero di spedizioni e +6,0% in fatturato) che raggiunge il record di 1Mil di ton trasportate.

⁶⁴ Trasporto a collettame: in base D.M. del 30 giugno 2009 è una tipologia di spedizione, avente partite di peso inferiore a 50 quintali, di merci varie, che avvengono mediante un unico veicolo e sono commissionati da diversi mittenti.

⁶⁵ Nota Congiunturale sul Trasporto Merci, periodo di osservazione gennaio – dicembre 2017, a cura del Centro Studi Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) - marzo 2018.

⁶⁶ Rocco Giordano "Il cabotaggio stradale: un fenomeno che cresce all'ombra della crisi" Sistemi di Logistica, marzo 2014.

calato e la domanda di trasporto delle imprese, che ha ricominciato a crescere, viene soddisfatta dall'autotrasporto straniero che talvolta svolge cabotaggio abusivo.

La rilevazione ISTAT, che è la fonte primaria per la conoscenza dei fenomeni, non fornisce questi dati. Manca infatti di due informazioni chiave: quanto sia il peso del segmento di autotrasporto con veicoli di portata inferiore a 35q.li, e quanto sia il peso del servizio di trasporto operato dai vettori stranieri sul territorio italiano (il cabotaggio).

Ne deriva che i dati ISTAT sono molto sottostimati, che non danno la vera misura del trasporto su strada nazionale e che non è quindi nota la quantità di merci (e di veicoli) che si muovono in Italia. Tra l'altro la classe di veicoli con portata fino a 35q.li rappresenta circa l'80% dei veicoli circolanti, immatricolati prevalentemente come conto proprio e la quota di autotrasporto non italiano è sempre più significativa.

Uno studio di AIPCR Italia, aggiornato al 31/12/2016, e svolto in accordo con il MIT⁶⁷, che ha indagato i flussi di merci presso 16 valichi terrestri e portuali italiani, ha fornito un quadro dei veicoli commerciali di portata superiore ai 35q.li e con targa della motrice non italiana. I risultati indicano che in un giorno medio il 58% dei veicoli che entrano e il 62% dei veicoli che escono hanno motrice straniera. I valori più alti si rilevano al Brennero (76%) e comunque nella direttrice nord ovest. Circa il 6% degli intervistati ha dichiarato di svolgere cabotaggio abusivo, ovvero di restare nel nostro paese a fare trasporto per più di 7 giorni. Questo induce a ipotizzare un quadro di irregolarità molto più ampio. In tutti i valichi si registra una percentuale importante di mezzi la cui motrice ha nazionalità dei paesi dell'Est Europa.

Secondo uno studio di Confrtrasporto-Confercommercio, nel 2005 il 36,4% delle merci in transito nel nostro Paese era trasportato su autoveicoli immatricolati in Italia e il 15,5% su autoveicoli immatricolati nell'Est Europa. Nel 2015, la percentuale è invertita: il 13,4% da veicoli italiani, oltre il 55% da Europei. Quindi l'Italia avrebbe perso il 69,2% del mercato.

Per esemplificare il fenomeno riportiamo alcuni dati di uno studio effettuato dal Comité National Routier (CNR), secondo cui attualmente il paese più forte nel trasporto internazionale europeo è la Polonia; a oggi il costo chilometrico di un'azienda polacca è di -34% rispetto a quello medio francese. L'autotrasporto polacco sul complesso dei trasporti europei detiene il 28%, con 80 mila imprese in conto terzi in grado di sviluppare un fatturato di 25 miliardi di euro, ottenuto trasportando il 60% del totale delle tonnellate di merci europee. Il 6% è costituito da trasporti di cabotaggio, per lo più in Germania (il 67% del totale). L'autotrasporto polacco rappresenta insomma un comparto economico tra i più rilevanti in assoluto in Europa. Il trasporto merci su strada è stato l'architrave dello sviluppo della Polonia.

Negli ultimi tempi però cominciano a emergere problematiche relative alle condizioni economiche dei lavoratori del settore e soprattutto in molti paesi europei si cerca di preservare i trasportatori nazionali con normative che vanno dall'introduzione del salario minimo imposto anche agli autisti stranieri (in Germania) all'introduzione del divieto di trascorrere il riposo lungo in cabina (Francia, Belgio, Olanda, Regno Unito, Italia⁶⁸). Infine, anche in Polonia si registra un'enorme penuria di autisti, e per cercare di non far aumentare il costo del lavoro, le aziende polacche di autotrasporto si sono aperte ad autisti stranieri (ucraini, russi, georgiani o kazaki).

⁶⁷ Studio sul fenomeno del cabotaggio terrestre sul territorio nazionale, inteso come fornitura di servizi di trasporto all'interno di uno Stato membro della UE da parte di un vettore residente in un altro Stato membro, per qualificarne e quantificarne la tipologia, l'entità e la frequenza e per verificare l'eventuale sussistenza di pratiche distorsive della libera espressione della concorrenza (in breve cabotaggio illegale e abusivo). 31/12/2016 AIPCR Italia (associazione mondiale della strada). (Il cabotaggio può essere effettuato per un massimo di 7 giorni consecutivi).

⁶⁸ In Italia il riposo lungo di 45 ore in cabina è sanzionato dal 30 novembre 2018. L'UE si è espressa ritenendo legittimo questo divieto che molti paesi applicano.

Tenendo conto delle considerazioni precedenti, si rileva che secondo ISTAT⁶⁹ nel 2015 in Italia il trasporto complessivo di merci su strada è stato di **957.056 migliaia di tonnellate**, contro le 963.055 del 2014 e sempre più inferiore al 1995 in cui era di 1.246.352 migliaia di tonnellate.

I dati ISTAT confermano che, anche nel 2015, sulle distanze inferiori ai 50 km si muovono in Italia ben il 47,62% del totale delle tonnellate di merci movimentate. Il conto proprio movimentata il 74,01% delle proprie merci sotto i 50 km, mentre il conto terzi su quella distanza movimentata il 40,47%.

Il volume complessivo di traffico di merci su strada movimentato in Italia dal conto terzi nel 2014 è stato di 94.924 milioni di Ton*km, in ulteriore calo rispetto agli anni precedenti, mentre il conto proprio ne ha movimentati solo 9.132; questo è molto rilevante se si considera che il numero di veicoli merci, superiori a 35q.li, immatricolati in Italia a uso conto proprio è circa il 90% del totale.

Tabella 68
Trasporto complessivo di merci su strada per regione di origine e destinazione
Tonnellate e composizione percentuale (Anno 2015)

Regioni di origine	Regioni di destinazione							% sul complessivo 2015	% sul complessivo 2014
	Emilia Romagna	Nord	Centro	Mezzogiorno	Italia	Estero	Totale		
Emilia Romagna	70.393.276	103.164.226	8.441.704	3.091.844	114.697.774	1.219.568	115.917.342	12,11	13,27
Nord	101.910.684	560.330.975	26.161.942	9.387.900	595.880.817	9.264.060	605.144.877	63,23	66,24
Centro	9.395.946	27.852.814	133.291.093	12.032.796	173.176.703	790.355	173.967.058	18,18	16,47
Mezzogiorno	2.698.356	8.369.122	8.928.480	148.480.950	165.778.552	734.038	166.512.590	17,40	16,01
Italia	114.004.986	596.552.911	168.381.515	169.901.616	934.836.072	10.788.453	945.624.525	98,81	98,72
Estero	1.007.866	8.199.964	658.687	484.520	9.343.171	2.037.888	11.381.059	1,19	1,28
Totale	115.012.852	560.330.975	169.040.202	170.386.166	944.179.243	12.826.341	957.055.584	100,00	100,00

Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti. Anni 2015-2016. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Le quantità si riferiscono al traffico effettuato da veicoli di portata utile non inferiore a 35 quintali immatricolati in Italia (fonte ISTAT).

⁶⁹ La rilevazione sul trasporto merci su strada effettuata dall'ISTAT fornisce informazioni sui flussi di trasporto e sulla tipologia e la quantità di merce trasportata. L'unità di analisi della rilevazione è costituita dal veicolo-settimana, cioè dal singolo autoveicolo immatricolato in Italia la cui attività viene osservata per una settimana. L'universo di riferimento comprende tutti gli automezzi di portata utile non inferiore ai 35 q.li che, per le proprie caratteristiche, possono effettuare il trasporto di merci su strada (compresi i trattori stradali); sono esclusi gli automezzi della Pubblica Amministrazione, i veicoli militari e tutti i veicoli con un'età superiore agli 11 anni. La rilevazione è di tipo campionario e prevede un campione stratificato di circa 66.000 unità di osservazione (gli autoveicoli) con tasso di campionamento variabile rispetto alla portata degli automezzi.

Tabella 69
Trasporto complessivo di merci su strada per regione di origine e di destinazione
 Composizione percentuale delle tonnellate per regione di origine (Anno 2015 - 2014)

Regioni di origine	Anno	Regioni di destinazione						Totale
		Emilia Romagna	Nord	Centro	Mezzogiorno	Italia	Eestero	
Emilia Romagna	2015	60,73	89,00	7,28	2,67	98,95	1,05	100,00
	2014	62,94	88,80	7,92	2,71	99,33	0,67	100,00
Nord	2015	16,84	92,59	4,32	1,55	98,47	1,53	100,00
	2014	17,23	92,43	4,20	1,54	98,18	1,82	100,00
Centro	2015	5,40	16,01	76,62	6,92	99,55	0,45	100,00
	2014	5,27	16,33	77,75	5,42	99,50	0,50	100,00
Mezzogiorno	2015	1,62	5,03	5,36	89,17	99,56	0,44	100,00
	2014	1,63	5,47	5,81	88,11	99,38	0,62	100,00
Italia	2015	12,06	63,09	17,81	17,97	98,86	1,14	100,00
	2014	12,71	65,63	16,74	16,22	98,59	1,41	100,00
Eestero	2015	8,86	72,05	5,79	4,26	82,09	17,91	100,00
	2014	5,24	71,69	3,87	3,66	79,39	20,61	100,00
Totale	2015	12,02	58,55	17,66	17,80	98,66	1,34	100,00
	2014	12,61	65,71	16,58	16,66	98,35	1,65	100,00

Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti. Anni 2015-2016. Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti.

Le quantità si riferiscono al traffico effettuato da veicoli di portata utile non inferiore a 35 quintali immatricolati in Italia (fonte ISTAT).

Tabella 70
Trasporto complessivo di merci su strada per titolo di trasporto e regione di origine
 (Anno 2015 - 2014)

Regioni di origine	Anno	Conto proprio			Conto terzi			Totale		
		Tonnellate	TKm (migliaia)	Km medi	Tonnellate	TKm (migliaia)	Km medi	Tonnellate	TKm (migliaia)	Km medi
Emilia Romagna	2015	15.133.593	1.009.458	66,7	100.783.749	13.595.342	182,4	115.917.342	14.604.800	103,9
	2014	19.520.488	902.078	46,2	101.942.010	11.720.796	115,0	121.462.498	12.622.874	103,9
Nord	2015	130.965.378	5.891.650	42,6	474.179.498	63.642.648	131,3	605.144.876	69.534.298	111,6
	2014	141.773.088	6.034.199	42,6	490.836.558	62.586.059	131,3	632.609.646	68.620.256	111,6

Centro	2015	30.132.858	1.370.285	42,6	143.834.204	18.939.294	141,3	173.967.062	20.309.579	120,8
	2014	31.179.305	1.475.507	42,6	128.470.535	17.403.109	141,3	159.649.841	18.878.615	120,8
Mezzogiorno	2015	42.398.491	1.960.356	51,3	124.114.098	18.655.028	183,2	166.512.589	20.615.384	147,0
	2014	43.951.487	2.097.73	51,3	110.929.439	19.281.285	183,2	154.880.927	21.379.014	147,0
Italia	2015	203.496.727	9.222.291	45,3	742.127.800	101.236.970	136,4	945.624.527	110.459.261	116,8
	2014	216.903.880	9.607.437	44,3	730.236.532	99.270.453	135,9	947.140.414	108.877.885	115,0
Estero	2015	389.616	52.570	134,9	10.991.443	6.308.514	573,9	11.381.059	6.361.085	558,9
	2014	875.471	126.597	144,6	15.040.088	8.808.916	585,7	15.915.560	8.935.513	561,4
Totale	2015	203.886.343	9.274.861	45,5	753.119.243	107.545.484	142,8	957.055.584	116.820.346	122,1
	2014	217.779.351	9.734.034	44,3	745.276.620	108.079.369	147,6	963.055.974	117.813.398	124,3

Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti. Anni 2015-2016. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Le quantità si riferiscono al traffico effettuato da veicoli di portata utile non inferiore a 35 quintali immatricolati in Italia (fonte ISTAT).

■ E-COMMERCE IN ITALIA

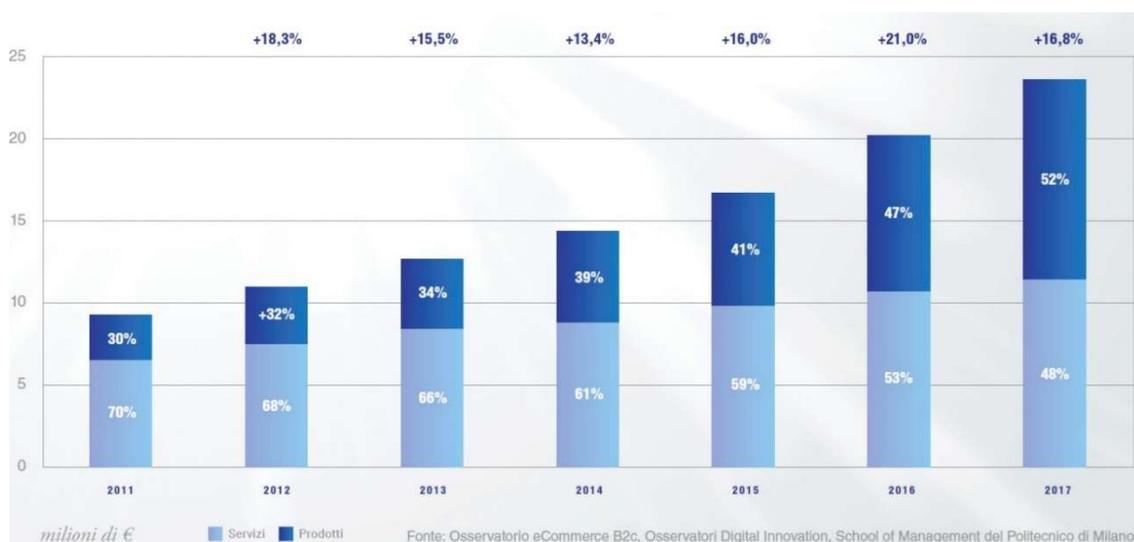
Nel 2016, il valore delle transazioni commerciali online di beni e servizi in Italia è stato di **23,6 miliardi di euro**⁷⁰, corrispondente al 5,7% del totale degli acquisti retail⁷¹ (9% per i servizi e del 4% per i prodotti).

Il canale delle vendite online in Italia è comunque ancora secondario, soprattutto se confrontato a quello dei principali paesi europei come Gran Bretagna, Germania e Francia, dove le vendite online superano il 20%, ovvero da tre a quattro volte superiori a quelle italiane.

⁷⁰ Indagine sull'evoluzione del comparto E-Commerce e sugli impatti sul sistema logistico della Regione Emilia-Romagna. ITL/Regione Emilia-Romagna 2017.

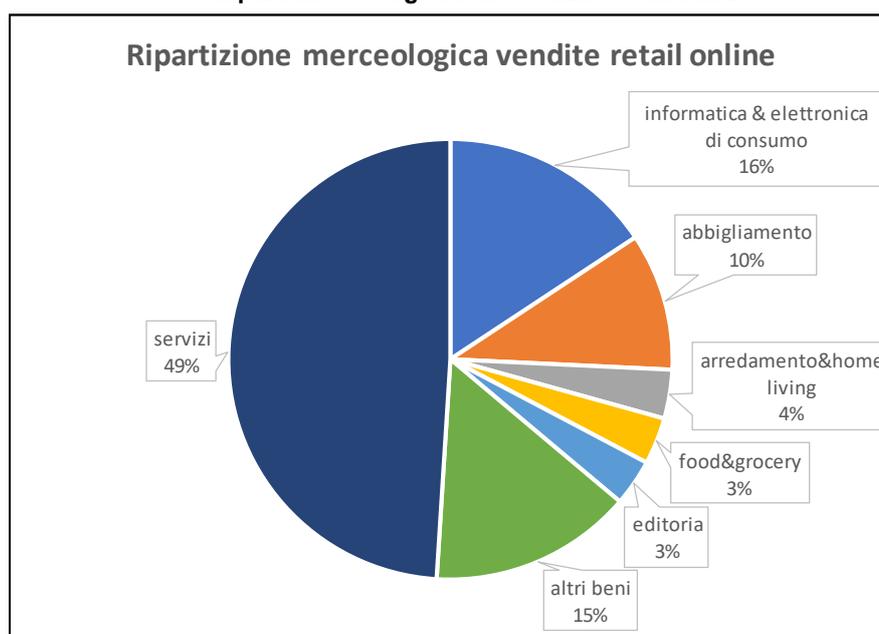
⁷¹ Per Retail si intende la vendita di prodotti da parte di un'azienda direttamente al consumatore finale.

Figura 240
Crescita dell'e-commerce in Italia
(Anni 2011-2017)



Fonte: Nota Congiunturale sul Trasporto Merci, periodo di osservazione gennaio – dicembre 2017.

Figura 241
I comparti merceologici dell'e-commerce in Italia.

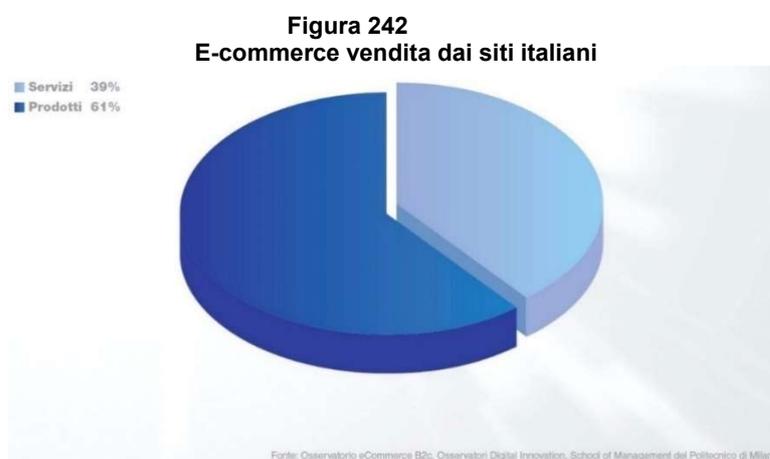


L'e-commerce italiano evidenzia però tassi di crescita a due cifre (+16% nel 2017), che lo dovrebbero portare a una quota del 15% del mercato nel 2020, simile a quella degli altri paesi europei:

- nel 2017, per la prima volta, le transazioni relative agli acquisti di prodotti (12,2 miliardi di euro pari al 52%) hanno superato quelle relative agli acquisti di servizi (turismo, trasporti, ricariche, assicurazioni, ecc.), avvicinando il mercato italiano a quelli stranieri più evoluti, dove la componente di domanda legata ai prodotti è intorno al 70%;
- a trainare tale crescita è soprattutto la diffusione degli smartphone, tablet.

Contrariamente alle vendite tradizionali, nell'e-commerce italiano la bilancia degli scambi con l'estero è negativa:

- l'Import, inteso come il valore degli acquisti degli italiani da siti stranieri, è di circa 5,9 miliardi di euro;
- l'Export, inteso come il valore delle vendite da siti italiani a consumatori stranieri, supera i 3,4 miliardi di euro. Complessivamente i siti italiani vendono all'estero solo il 16% circa del loro fatturato, il settore che ha maggiore propensione all'Export è quello dell'abbigliamento (42% di vendite all'estero).



Fonte: Nota Congiunturale sul Trasporto Merci, periodo di osservazione gennaio – dicembre 2017.

IL TRASPORTO MERCI SU STRADA IN EMILIA-ROMAGNA

Elaborando i dati più recenti di ISTAT risulta che **nel territorio dell'Emilia-Romagna le merci movimentate su strada nel 2015 sono state circa 208 milioni di tonnellate**⁷² (vedi tabella che segue), con un calo di -1,92% rispetto al 2014. **Nel 2005, invece, le merci movimentate furono circa 322 milioni di tonnellate.** Il trasporto di merci su strada è stato in crescita fino alla prima metà del 2008, per poi calare dal 2009 in seguito alla crisi economica.

Tabella 71
Mobilità merci su strada in Emilia-Romagna (tonnellate) 2015

		Anno 2005	Anno 2010	Anno 2012	Anno 2013	Anno 2014	% 2014 su 2013	Anno 2015	% 2015 su 2014
Flussi Stradali	Origine o destinazione in ER	132.168.698	118.841.829	89.454.354	83.540.056	88.369.469	+5,78	89.600.642	+1,4
	Flussi intraregionali	119.672.526	129.761.924	114.426.330	99.788.406	80.422.099	-19,41	70.393.272	-12,47
	Attraversamento	70.053.216	51.342.485	42.470.227	48.657.251	43.341.953	-10,92	48.060.983	+10,89
TOTALE		321.894.440	299.946.238	246.350.911	231.985.713	212.133.521	-8,55	208.054.897	-1,92

Fonte: elaborazioni ITL e RER su dati ISTAT.

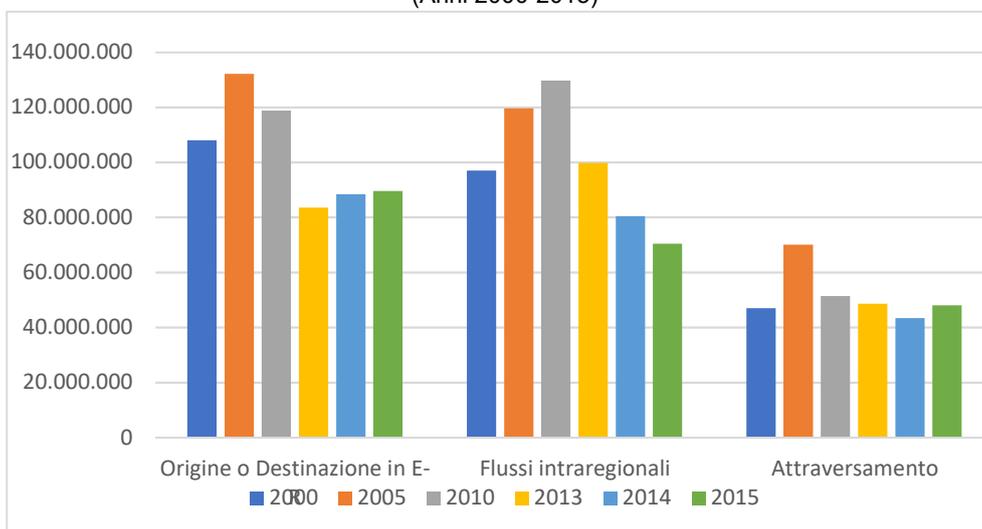
⁷² Il dato è sottostimato poiché ISTAT non tiene conto della movimentazione stradale generata dai veicoli non immatricolati in Italia (quindi degli operatori esteri), né di quelli con carico inferiore ai 35 quintali.

Le caratteristiche del traffico stradale merci del 2015 elaborate dai dati ISTAT indicano che il traffico intraregionale (cioè con origine e destinazione all'interno dell'Emilia-Romagna) è il 33,83%, in calo di -12,47% rispetto al 2014 e in calo percentuale per il terzo anno consecutivo toccando il minimo mai raggiunto dal 2005.

Le merci che hanno o origine o destinazione in Emilia-Romagna sono il 43,06% delle merci che transitano su strada (+1,4% sul 2014). Il 12,6% del trasporto complessivo di merci originate in Italia ha come destinazione l'Emilia-Romagna, in linea con l'anno precedente; le merci invece che l'Emilia-Romagna ha originato nel 2015, destinate all'Italia, sono il 12,11% dell'intero Paese, rispetto al 13,27% del 2014.

Nel 2015 il 60,73% delle merci originate in Emilia-Romagna ha come destinazione la regione stessa, (nel 2014 era il 62,94% e nel 2013 il 70,05%), in costante calo, forse a testimoniare la vocazione all'esportazione delle imprese dell'Emilia e del nord in generale, che vede un calo delle proprie merci destinate all'Italia, mentre sono in lieve crescita le merci prodotte al centro e al sud destinate al nord e al centro.

Figura 243
Trasporto merci su strada (tonnellate/anno)
(Anni 2000-2015)



Fonte: elaborazioni RER su dati ISTAT.

Il **traffico di attraversamento camionistico** subito dalla regione (merci su strada con origine e destinazione in altre regioni italiane ma in transito nella rete viaria regionale) è stato **nel 2015 del 23,01%** sul totale delle merci transitate sulle strade regionali, in crescita di +10,89% rispetto al 2014, probabilmente anche a causa della lieve ripresa economica registrata, dei bassi lotti trasportati che non consentono il trasferimento su ferrovia e del lieve aumento delle merci del centro e del sud verso il nord Italia. Un possibile incremento può essere dipeso anche dall'EXPO2015, che si è svolto a Milano che ha determinato una crescita complessiva dei traffici autostradali.

Si conferma il notevole impatto dei fattori inquinanti che si rovesciano sul nostro territorio per traffici che non sono generati dallo stesso.

Per quanto riguarda **la quantità di veicoli pesanti che transitano sulle strade della regione**, si rileva che sulle principali tratte autostradali nel 2017 rispetto al 2016 i veicoli in transito, di tutte le tipologie, sono aumentati di +9,7%; tra questi la percentuale di veicoli pesanti è uguale a quella riscontrata nel 2016, ovvero il 32,7%.

I veicoli pesanti circolanti rispetto al totale dei veicoli in transito rimane negli ultimi anni una percentuale costante su tutte le autostrade, in lieve calo rispetto al 2008 (tabella orizzontale).

Le variazioni nelle varie direttrici autostradali registrano una crescita media dei mezzi pesanti di +5,6% sul 2016, con la punta massima di crescita nella A15 Parma-Fornovo di Taro che ha raggiunto il +7,2%.

Rimane comunque ancora considerevole la differenza della quantità di veicoli pesanti che transitavano nei tratti regionali autostradali fino al 2008 rispetto a quelli che transitano ora; infatti le nostre autostrade sono percorse, su tutte le tratte, in media del 17,31% di veicoli pesanti in meno.

Il traffico intraregionale ha un carattere prevalentemente locale, con il 70% delle merci che percorre una distanza inferiore ai 50 km. Ciò è determinato dalla domanda frammentata che alimenta la polverizzazione dell'offerta. Questo tipo di traffico non è trasferibile su ferrovia. Mentre i traffici di lungo raggio su strada presentano prestazioni logistiche di livello mediamente soddisfacente, i traffici camionistici extra-urbani sulle brevi distanze (denominati di corto raggio) risultano più difficilmente gestibili in modo ottimizzato. Tuttavia, pur risultando i più segmentati e meno efficienti, sono quantitativamente molto rilevanti.

Proprio su questi flussi di corto raggio extraurbani si concentrano i traffici gestiti in "conto proprio", cioè traffici con mezzi di portata inferiore ai 35q.li, in larga parte di proprietà dell'impresa e connotati da minori prestazioni rispetto agli operatori specializzati nel trasporto in "conto terzi", tradizionalmente più efficienti in termini di saturazione dei mezzi e dotati di veicoli più recenti e per questo meno inquinanti.

Gli interscambi tra aziende sono in parte responsabili dell'inefficienza del trasporto di corto raggio. L'eccessiva polverizzazione territoriale delle aree industriali e artigiane nella nostra regione non fa che aggravare tale problematica.

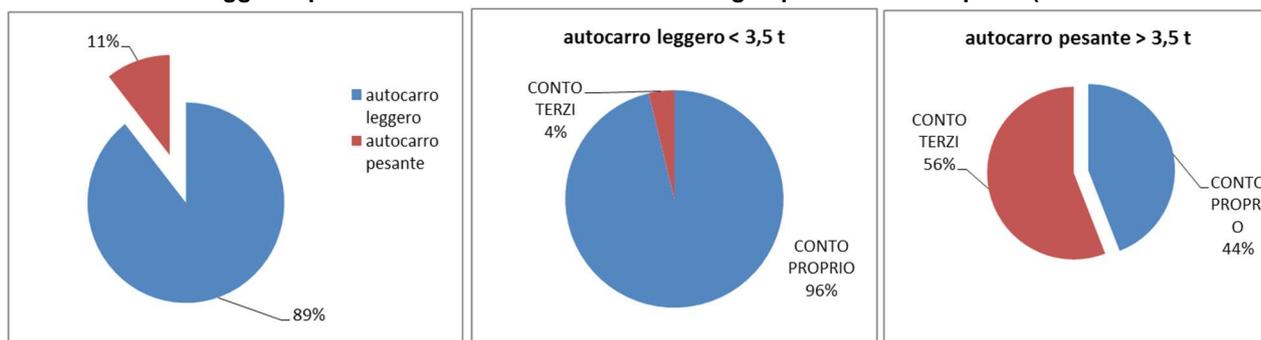
Dalle ultime indagini lungo la dorsale adriatica e lungo la Pedemontana risulta che solo il 58% dei veicoli pesanti in transito in conto proprio aveva presenza di carico a bordo, contro il 61% dei veicoli in conto terzi. Dei veicoli che trasportavano merce, quelli in conto proprio con volume di carico superiore al 50% erano il 26%, contro il 37% del conto terzi.

Su questi temi nel 2017 la Regione in particolare si è impegnata, nell'ambito del **progetto europeo denominato PREPAIR** (azione C.11.2), che prevede l'analisi della logistica di corto raggio, con attività finalizzate all'individuazione e alla sperimentazione di soluzioni di trasporto merci e logistica innovative per razionalizzare i flussi delle medie imprese insediate in una o più aree industriali della regione. Le attività fino ad ora sono consistite nell'elaborazione della metodologia e del capitolato tecnico per l'attivazione delle attività di sperimentazione (paragrafo 12.3).

Riepilogo di alcuni dati del trasporto di corto raggio – conto proprio

- Oltre il 70% delle merci circolanti in regione percorre una distanza inferiore ai 50 km.
- C'è una diretta correlazione tra corto raggio e conto proprio, concentrato prevalentemente sulle brevi distanze.
- In Italia più del 40% dei trasporti sono gestiti in conto proprio, mentre nei paesi europei logisticamente evoluti tale quota si riduce alla metà. In Emilia-Romagna si colloca circa il 10% dei mezzi in conto proprio circolanti in Italia.
- Dal 1970 al 2010 il numero dei mezzi per il trasporto merci immatricolati «uso proprio» è cresciuto continuamente in tutta la regione, attestandosi in maniera più consistente nelle province dell'Emilia centrale. Dei veicoli intestati a residenti dell'Emilia-Romagna nel 2010, adibiti a trasporto merci, oltre il 91% risulta immatricolato uso proprio. Nel 2014 sono in leggero calo ma sono pur sempre il 90%.
- Ben l'89% dei veicoli circolanti in conto proprio sono autocarri leggeri (< 3,5 t), di cui il 96% ha una destinazione a uso proprio (dato 2014).

Figura 244
Autocarri leggeri e pesanti immatricolati in Emilia-Romagna per titolo di trasporto (confronto 2010-2014)



Fonte: Elaborazioni RER su dati Motorizzazione

Il segmento conto proprio risulta caratterizzato da un parco veicolare obsoleto, posizionato sulla classe Euro 0 – Euro 2, mentre per il conto terzi le classi di emissione prevalente risultano Euro 5 ed Euro 6 (dato 2014).

I veicoli circolanti con licenza conto terzi nel 2014 sono appena il 9,3% del totale. Il 90,7% dei mezzi iscritti alla motorizzazione sono mezzi in conto proprio e trasportano solo il 40% della merce.

Per le imprese la scelta di gestire direttamente con proprie risorse (mezzi e personale) il trasporto di merce è in alcuni casi funzionale allo svolgimento dell'attività stessa. Sono stati stimati in regione circa 90.000 mezzi strumentali pari a circa il 28,8% del totale dei mezzi in conto proprio (dato 2010). Su tali mezzi non è possibile ipotizzare nessun percorso di efficientamento.

La filiera che assorbe il maggior numero di mezzi in conto proprio è il commercio con il 40,5% dei mezzi, seguito da agricoltura 17,1% e meccanica 15,1%.

Tabella 72
Trasporto complessivo di merci su strada, per titolo di trasporto, con origine in Emilia-Romagna (Anni 2005 – 2015)

Origine:	Conto proprio			Conto terzi			Totale		
	Tonnellate	TKm (migliaia)	Km medi	Tonnellate	TKm (migliaia)	Km medi	Tonnellate	TKm (migliaia)	Km medi
Emilia Romagna									
2005	30.430.950	1.538.088	50,5	150.348.999	20.987.583	139,6	180.779.949	22.525.671	124,6
2008	31.467.583	1.443.379	45,9	162.387.006	19.701.536	121,3	193.854.589	21.144.915	109,1
2010	31.249.827	1.516.573	48,5	159.703.821	20.273.440	126,9	190.953.648	21.790.012	114,1
2011	31.155.631	1.430.666	45,9	148.305.894	16.623.222	112,1	179.461.525	18.053.888	100,6
2012	30.605.075	1.206.105	39,4	128.906.226	14.404.324	111,7	159.511.301	15.610.430	97,9
2013	22.057.003	921.031	41,8	120.393.248	14.598.565	121,3	142.450.251	15.519.596	108,9

2014	19.520.488	902.078	46,2	101.942.010	11.720.796	115,0	121.462.498	12.622.874	103,9
2015	15.133.593 (= 13,05% DEL TOT.)	1.009.458	66,7	100.783.749 (= 86,95% DEL TOT.)	13.595.342	182,4	115.917.342	14.604.800	103,9*

Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Anni 2015-2016.

Le quantità si riferiscono al traffico effettuato da veicoli di portata utile non inferiore a 35 quintali immatricolati in Italia (fonte ISTAT).

* I km medi percorsi in Emilia-Romagna nel 2015 sono stati 103,9 (come nel 2013), anche quest'anno inferiori alla media italiana (116,8). Sono però aumentate le TKm sia per il conto proprio che per il conto terzi.

Per quanto riguarda infine **le infrastrutture per i combustibili alternativi per i mezzi adibiti a trasporto merci e i veicoli pesanti**, è importante sottolineare che il QSN (Quadro Strategico Nazionale) italiano, in linea con le indicazioni dell'UE, prevede un Piano di sviluppo di un'infrastruttura per il **GNL** (Gas Naturale Liquefatto, anche noto come LNG) per le applicazioni marittime e per l'autotrasporto per tutti i 14 porti marittimi della rete centrale TEN-T.

In Emilia-Romagna sono in previsione o in corso di realizzazione centri di stoccaggio e/o distribuzione di GNL in tutti i centri intermodali principali.

In particolare nel Porto di Ravenna (Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale), nodo core dei corridoi Ten-T: BAC e MED, come già sottolineato nel paragrafo 9.2, è in corso di realizzazione un deposito di GNL, dotato di due serbatoi da 10.000mc, che entrerà in servizio dal 2020 per rifornire navi e camion.

Per l'Interporto di Bologna, nodo core dei corridoi Ten-T: BAC e MED, è in progetto la realizzazione di un distributore pubblico di GNL per veicoli pesanti presso l'ingresso alla struttura, in una zona altamente accessibile dalle principali arterie autostradali che attraversano il nodo di Bologna (A1, A13, A14). È stata inoltre creata la "Rete Italia Freight" (cui hanno aderito 14 interporti italiani) per il progetto Rete LNG Italia Freight.

Anche l'Interporto di Parma (CePIM) ha aderito alla "Rete Italia Freight", con una proposta progettuale per la realizzazione di una stazione di rifornimento GNL vicino alla tangenziale di Parma, direttamente collegata con l'autostrada A1 ed a circa 1km dall'uscita della Cisa A15 Parma-La Spezia.

Altri impianti pubblici per il rifornimento GNL di veicoli pesanti già esistenti in regione sono a Piacenza, Castel S. Pietro Terme (BO), Calderara di Reno (BO). Esistono inoltre 3 impianti privati, già realizzati, a uso di varie aziende.

I distributori di GNL in Italia sono in incremento, con continue aperture di nuovi impianti e una crescente diffusione di mezzi alimentati a GNL sulla rete stradale e autostradale.

Il metano allo stato liquido ha caratteristiche interessanti per l'autotrazione, infatti, a parità di potere calorifico riduce il volume del gas di circa 600 volte, rendendo più economico il trasporto e aumentando l'autonomia del veicolo (il GNL si ottiene raffreddando il metano gassoso fino al punto di condensazione, che corrisponde a circa -161 °C. Per la consegna alle stazioni di servizio sono utilizzate autocisterne criogeniche, che partono da depositi costieri attrezzati, alimentati a loro volta da navi metaniere, che trasportano il prodotto già allo stato liquido).

Tabella 73
Mobilità merci su strada in Emilia-Romagna: valore assoluto e percentuale veicoli pesanti sulle principali tratte autostradali della regione
 (Anni 2008-2016)

Direttrice Autostradale	Tratta	TGM ottobre 2008			TGM ottobre 2014		TGM ottobre 2016			TGM ottobre 2017		
		Totale	Pesanti	% Pesanti	Pesanti	% Pesanti	Totale	Pesanti	% Pesanti	Totale	Pesanti	% Pesanti
A14 Adriatica	Cesena - Pesaro	57.859	21.033	36,4%	15.920	32,6%	52.147	16.815	32,2%	54.018	17.552	32,5%
A14 Adriatica	Bologna - Cesena	93.337	30.691	32,9%	24.310	30,0%	84.305	25.290	30,0%	87.047	26.463	30,4%
A1 Autosole	Piacenza - Bologna	96.414	36.207	37,6%	28.113	33,9%	88.127	29.562	33,5%	91.596	31.575	34,5%
A13	Bologna - Ferrara	N.D.	N.D.	N.D.	16.196	32,0%	51.522	16.516	32,1%	53.382	17.413	32,6%
A15	Parma . Fornovo di Taro	22.345	9.188	41,1%	6.956	38,4%	19.491	6.889	35,3%	20.978	7.383	35,2%
A22	Campogalliano - Pegognaga	42.678	N.D	N.D.	N.D.	N.D.	40.184	14.680	36,5%	N.D.	N.D.	N.D.
Media Direttrici Viabilità Autostradale		62.527	24.280	38,8%	18.299	32,5%	55.963	18.292	32,7%	61.404	20.077	32,7%

Direttrice Autostradale	Tratta	% Variazione 2008-2017		% Variazione 2014-2016		% Variazione 2016-2017	
		Totale	% Pesanti	Totale	% Pesanti	Totale	% Pesanti
A14 Adriatica	Cesena - Pesaro	-6,6%	-16,6%	6,8%	5,6%	3,6%	4,4%
A14 Adriatica	Bologna - Cesena	-6,7%	-13,8%	4,0%	4,0%	3,3%	4,6%
A1 Autosole	Piacenza - Bologna	-5,0%	-12,8%	6,2%	5,2%	3,9%	6,8%
A13	Bologna - Ferrara	N.D.	N.D.	1,7%	2,0%	3,6%	5,4%
A15	Parma . Fornovo di Taro	-6,1%	-19,6%	7,7%	-1,0%	7,6%	7,2%
A22	Campogalliano - Pegognaga	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
Media Direttrici Viabilità Autostradale		-6,0%	-14,6%	5,0%	3,9%	3,9%	5,6%

(*) La media su tutte le direttrici è stata eseguita in coerenza con i dati disponibili in entrambi gli anni dell'orizzonte di variazione.

N.B. I dati con riferimento temporale ottobre 2015 non sono stati inseriti perché presentano valori perturbati dalla presenza dell'ultimo mese di apertura dell'EXPO2015 a Milano.

Elaborazioni RER su dati flussi tratte elementari autostradali fornite dalle società concessionarie 2008-2017.

■ L'E-COMMERCE IN EMILIA ROMAGNA

Nel 2017 la Regione Emilia-Romagna ha svolto un'indagine sull'evoluzione del comparto e-commerce e sugli impatti sul sistema logistico della Regione stessa⁷³. Si presenta di seguito una sintesi dei risultati emersi.

In merito alle scelte di localizzazione, da parte delle imprese di e-commerce, è emerso che gran parte del territorio regionale ha già oggi condizioni di forte appetibilità per la localizzazione di infrastrutture logistiche primarie. Infatti, la regione Emilia-Romagna:

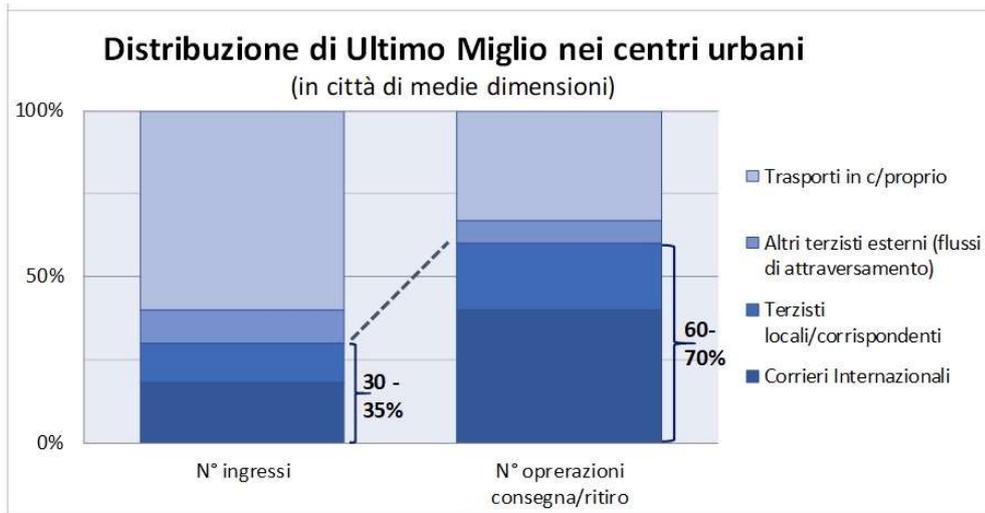
- è un territorio che, per posizione geografica e dotazioni di reti (stradali e ferroviarie), rappresenta il baricentro logistico naturale di un vasto bacino potenziale di riferimento (mercato di destinazione raggiungibile: Nord Italia, Centro Italia, Centro Europa);
- offre una grande facilità di rifornimento (ottimizzazione dei flussi in entrata), grazie alla presenza/accessibilità di importanti infrastrutture logistiche multimodali (porto di Ravenna, porto di La Spezia, Aeroporto di Bologna, Interporti e centri merci della regione), ma anche alla vicinanza di molti dei bacini di produzione di alcune delle principali merceologie gestite online;
- nelle principali piattaforme merci/interporti della regione (Bologna, Parma, Piacenza) sono già localizzate sedi primarie di operatori logistici leader (sia corrieri espressi nazionali e internazionali, sia fornitori logistici strategici), ma anche un'ampia offerta di strutturati operatori della commodity logistic (autotrasporto e movimentazione). La localizzazione è perciò di potenziale interesse anche per gli operatori del settore immobiliare logistico (l'unico freno può essere l'eventuale elevato costo delle aree);
- l'offerta intermodale, in relazione alle interconnessioni col trasporto ferroviario, non è un fattore di interesse per gli operatori dell'e-commerce, se non in relazione agli sviluppi che potrebbero aprirsi con l'utilizzo della rete AC (Alta Capacità);
- un potenziale limite di offerta è invece relativo alla limitata vocazione merci dell'aeroporto di Bologna, che non è l'hub di riferimento per molti dei principali provider logistici internazionali (solo UPS e in parte DHL utilizzano direttamente lo scalo di Bologna per i flussi aerei internazionali dei propri clienti dell'area).

Per quanto riguarda i processi distributivi e le scelte di trasporto si evidenzia che:

- nell'ambito del servizio standard, oggi prevalente (che prevede la consegna a domicilio in giorni e orari lavorativi), non vi è quindi nessuna caratterizzazione distributiva specifica del commercio online. I flussi di ultimo miglio sono totalmente integrati con quelli dei corrieri espressi relativi ai canali tradizionali e non è quindi possibile alcuna specifica regolamentazione per i flussi e-commerce, sia in termini di localizzazione degli UDC (Centri per la Distribuz. Urbana, anche detti CDU), sia di trasporto nell'ambito della City Logistics;
- le modalità utilizzate sono l'autotrasporto per il corto/medio raggio (distribuzione primaria tra hub e deposito di prossimità e distribuzione di ultimo miglio) e l'aereo sulle lunghe distanze (flussi tra hub di bacino e tra essi e l'eventuale hub centrale, flussi internazionali);
- in base ai dati storici desunti dai principali studi di City Logistics effettuati in regione, si può ipotizzare che il 60-70% delle operazioni di consegna/ritiro e il 30-35% degli ingressi nelle aree urbane e ZTL (vendite tradizionali + online) faccia riferimento alle flotte dei principali corrieri espressi, insieme a quelle dei terzisti locali che operano come loro corrispondenti;

⁷³ Indagine sull'evoluzione del comparto E-Commerce e sugli impatti sul sistema logistico della Regione Emilia-Romagna. ITL / Regione Emilia-Romagna 2017. L'indagine è stata svolta da ITL (Istituto Trasporti e Logistica), selezionata tramite procedura di evidenza pubblica.

Figura 245
Tipo di distribuzione nei centri urbani in Emilia-Romagna



Fonte: elaborazioni ITL su dati regionali e comunali.

- per tali operatori la consegna standard di prodotti venduti online dovrebbe incidere oggi per il 10-15% del totale ed è assorbibile nell'ambito del loro servizio convenzionale (i grandi operatori sono in grado di effettuare anche 90 operazioni/gg per mezzo), anzi potendo consegnare i prodotti e-commerce a fine giro mattutino (a negozi chiusi) o nel pomeriggio (insieme ai ritiri), potrebbe favorire una migliore saturazione dei cicli. Gli unici problemi derivano dall'assenza del destinatario che impone la riprocessazione della consegna.

Il vero impatto sulla City Logistics è quindi correlabile alle consegne non standard, che oggi pesano poco (10-15%) ma sono in continua crescita.

Figura 246
Esemplificazione di alcuni servizi aggiuntivi per la consegna dell'e-commerce



Fonte: elaborazioni ITL 2017.

In generale gran parte di queste linee di personalizzazione dell'organizzazione dell'ultimo miglio sono proposte/promosse dai grandi corrieri, anche per aumentare la percentuale di successi alla prima consegna.

Per quanto riguarda le tendenze evolutive in atto nel settore possiamo sottolineare in sintesi che:

- l'ampliamento delle fasce orarie di consegna, la riduzione dei tempi di consegna e della saturazione minima del mezzo hanno un inevitabile impatto negativo sulla City Logistics (aumento della congestione), per compensare tale aspetto si sviluppa sempre di più l'utilizzo di sistemi di consegna a basso impatto: furgoni elettrici, veicoli LNG, biciclette, cargobike ecc.;
- tale processo non è avversato dai grandi corrieri internazionali perché amplia le loro possibilità di accesso alle ZTL e, soprattutto, perché gran parte dell'investimento è spesso scaricato sugli autotrasportatori artigiani affiliati (le flotte proprietarie sono una quota minoritaria);
- si sta sviluppando anche l'offerta di operatori logistici espressamente specializzati nelle consegne di ultimo miglio urbano con modalità a basso impatto e quindi con più ampie possibilità di accesso nelle ZTL (es.: PonyZero), che operano in diretta relazione con gli operatori e-commerce o come subfornitori dei principali corrieri espressi internazionali;
- nascono startup che gestiscono App in grado di programmare le consegne, in maniera più sostenibile, in funzione della scelta di fasce orarie preferite da parte dei destinatari. Si assiste anche all'organizzazione di flotte dedicate, sia gestite dal fornitore con proprio marchio, che espressamente personalizzate in funzione delle esigenze dell'operatore e-commerce.

Il territorio della regione ha potenzialmente sia le dimensioni che le caratteristiche economiche per rappresentare un mercato di interesse anche per i nuovi servizi logistici relativi alle vendite online. Alcune esperienze sono già in atto a Bologna:

- per la vendita di food&grocery da parte di Coop (si estenderà a breve ad altre province);
- per la distribuzione sostenibile (ciclocargo PonyZero).

Riguardo a ciò, l'elemento più rilevante scaturito dall'indagine è che la crescita del peso della logistica urbana lungo la catena del valore sarà accompagnata da forti impatti sulla sostenibilità dei processi distributivi attualmente in uso.

In particolare, l'allargamento incontrollato delle fasce orarie di consegna non comporta oggi specifici vincoli tecnologici ma importanti ricadute sulla sostenibilità ed eticità dei processi, che la Regione sta valutando, ma rispetto alle quali, ad oggi, nessun attore (retailer online, provider logistici, e amministratori pubblici) ha assunto una regia consapevole e coerente:

- offrire tali servizi in maniera praticamente gratuita (a puro scopo di fidelizzazione, in competizione con i canali tradizionali) comporta, in primo luogo, che gli utenti non siano responsabilizzati sull'impatto delle loro esigenze e che i sovracosti relativi alla sostenibilità dei processi distributivi vengano quindi interamente scaricati sulla collettività;
- non attribuire un valore commerciale alla perdita di efficienza, porta direttamente alla necessità di comprimere la remunerazione del lavoro degli operatori: «poiché cala la produttività oraria nell'ultimo miglio, senza alcuna compensazione economica da parte dei clienti, per far quadrare i conti devo ridurre il costo del lavoro».

Per quanto riguarda le politiche regionali sulla logistica urbana si rimanda al paragrafo 9.5.

9.3.2 Le imprese di autotrasporto in regione

A livello nazionale le imprese di autotrasporto conto terzi iscritte all'Albo nazionale dell'Autotrasporto di cose per conto di terzi al 22 febbraio 2017 risultano essere **123.121**.

Il Comitato centrale dell'Albo nazionale degli Autotrasportatori (MIT) verifica la regolarità delle imprese e la cancellazione di quelle prive dei requisiti per rimanere iscritte, in base all'art. 1 comma 92 L. 147/2013 e all'art. 1 comma 248 della L. 190/201474. La regolarità dell'impresa consiste nella

⁷⁴ Art. 1 comma 248 L. 190/2014: "...la verifica sulla regolarità del vettore è assolta dal committente mediante accesso ad apposita sezione del portale internet attivato dal citato Comitato centrale, dal quale sia sinteticamente acquisita la qualificazione di regolarità del vettore a cui si intende affidare lo svolgimento dei servizi di autotrasporto. A tal fine il medesimo Comitato centrale, previa opportuna intesa, acquisisce sistematicamente in via elettronica dalle amministrazioni e dagli Enti competenti l'informazione necessaria a definire e

regolare posizione rispetto alla Camera di Commercio (CCIAA), al REN (ove richiesto), alla regolarità contributiva e assicurativa come attestata da INPS e INAIL.

Sempre in base alla L.147/2014 il Comitato Centrale sta incominciando ad effettuare le verifiche riguardanti il sottodimensionamento dei dipendenti rispetto al parco mezzi, o alle imprese di trasporto che non risultano essere proprietarie di alcun veicolo e non hanno quindi titolo a svolgere l'attività, per poi procedere a controlli o cancellazioni e cercare di evitare la distorsione delle regole di mercato limitando possibili forme di illegalità. Il 12,3% circa delle imprese non risulta titolare di alcun veicolo per trasporto merci e sono in corso di verifica. Si stima che **le imprese regolari in Italia siano circa 90.000** (89.942).

La tipologia delle aziende iscritte all'Albo è costituita prevalentemente da piccole imprese, spesso artigianali, con 45.102 aziende individuali e 13.859 di società di persone, mentre le società di capitali sono circa il 5% (23.720 unità). Il resto è composto da consorzi e cooperative a proprietà indivisa (4.220).

L'autotrasporto dal 2006 ad oggi è crollato in Italia del 38,1%. Nel 2006 si stima infatti che il trasporto merci su strada abbia movimentato una media di 24,9 tonnellate per abitante, che nel 2015 sono diventate 15,4. Negli ultimi due anni la situazione è costante. Come è già stato sottolineato le imprese di autotrasporto soffrono della concorrenza da parte di quelle estere, in particolare dell'Est Europa, determinata dalla disparità salariale e contributiva.

Il numero delle imprese iscritte all'Albo nazionale dell'Autotrasporto di cose per conto di terzi in Emilia-Romagna al 17/3/2017 è di 11.308, di cui il 10,2% risultano cancellate dalla CCIAA o senza veicoli. Su queste sono in corso delle verifiche. La provincia che risulta avere più iscritti è Bologna, seguita da Forlì Cesena e Reggio Emilia.

Per quanto riguarda il quadro economico dell'Emilia-Romagna, che tanto condiziona l'andamento sia dei trasporti sia delle imprese di autotrasporto, come già evidenziato in premessa (paragrafo 9.1), si confermano i segnali di una lieve crescita. Il 2017 segna infatti un aumento del PIL di +1,7% rispetto all'anno precedente, più alto della media italiana (+1,5%) e con una lieve accelerazione rispetto all'anno precedente (nel 2016 +1,4%).

In Emilia-Romagna l'export dei primi nove mesi dell'anno è cresciuto di +5,8% rispetto allo stesso periodo del 2016, in linea con la variazione media registrata dall'Italia Nord Orientale. Il comparto della meccanica, che rappresenta il 55,8% dell'export regionale, ha aumentato le proprie esportazioni di +7,2% con la crescita di tutti i settori che ne fanno parte (fatta eccezione per i mezzi di trasporto che, dopo l'exploit registrato per diversi anni, crescono solo del 3,5 per cento)⁷⁵.

La ripresa economica non sembra però tradursi in effetti positivi nella demografia delle imprese che in 5 anni in Emilia-Romagna sono calate di -4,8%. Il trend negativo, più che a un aumento delle cessazioni rispetto al passato, è da attribuire a una minor apertura di nuove imprese.

A crescere sono le imprese straniere, aumentate di +2,4% nel 2017. L'11,5% delle aziende attive in Emilia-Romagna ha un titolare di nazionalità straniera.

In Emilia-Romagna il 99,2% delle imprese ha meno di 50 addetti. In cinque anni in Emilia-Romagna le aziende con meno di 10 addetti sono diminuite del 6,2 per cento, quelle con oltre 250 addetti sono aumentate del 5,9 per cento.

Nell'ultimo anno sono diminuite le imprese artigiane e le cooperative, entrambe le tipologie hanno registrato una flessione pari a -1,2%, ma sono in crescita per quanto riguarda occupati e fatturato (+3%).

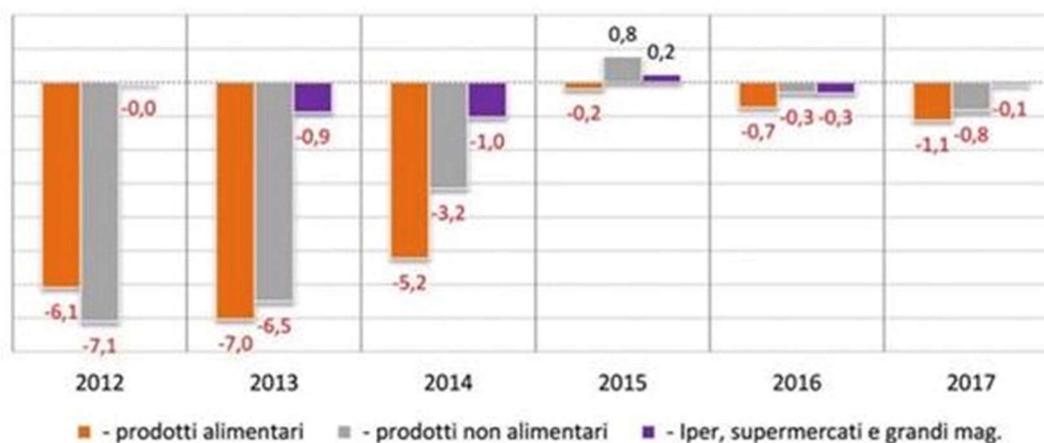
aggiornare la regolarità dei vettori (dati indicati dall'art. 1 comma 92 della L. 147/2013 ovvero: MIT, INAIL, INPS, e camere di Commercio-CCIAA).

⁷⁵ Rapporto 2017 sull'economia regionale Unioncamere Emilia-Romagna - Regione Emilia-Romagna.

Un altro settore che ha ripercussione sul trasporto su strada, il settore del commercio, a differenza di quanto avviene in altri comparti dell'economia regionale, sembra non aver ancora agganciato la ripresa.

Solo gli ipermercati, supermercati e grandi magazzini hanno sostanzialmente tenuto. Le ragioni sono molteplici, riguardano sia il protrarsi della crisi dei consumi e della domanda interna, sia i cambiamenti nei comportamenti d'acquisto dei consumatori, a partire dagli acquisti on line.

Figura 247
Variatione delle vendite del commercio al dettaglio in Emilia-Romagna
 (Anni 2012-2017)



Fonte: centro studi Unioncamere. Rapporto 2017 sull'economia regionale Unioncamere Emilia-Romagna - Regione Emilia-Romagna.

In Emilia-Romagna la consistenza delle imprese attive iscritte alla CCIAA con codice ATECO⁷⁶ relativo ai trasporti terrestri e mediante condotte è risultata anche nel 2017 in diminuzione di -1,8%, con una variazione negativa superiore a quella nazionale (-0,7%).

Si conferma quindi la tendenza di lungo periodo al ridimensionamento, indice sia della forte concorrenza che non tutte le piccole imprese riescono a sostenere.

Ne emerge che l'Emilia-Romagna registra una forte diffusione di imprese di piccola dimensione o monoveicolari, in gran parte artigiane (86,1% contro la media del 31,8% nel 2016) anche se con una tendenza al maggiore efficientamento.

Tabella 74
Imprese attive e addetti nel settore trasporti e magazzinaggio in Italia e in Emilia-Romagna
 (Settembre 2017)

ITALIA						
Trasporti e magazzinaggio	Imprese attive			Addetti totali		
	2016	2017	Var%	2016	2017	Var%
H 49 Trasporto terrestre e mediante condotte	119.691	118.235	-1,2%	660.112	671.746	1,8%
H 50 Trasporto marittimo e per vie d'acqua	2.171	2.195	1,1%	25.433	25.598	0,6%
H 51 Trasporto aereo	211	202	-4,3%	19.484	19.433	-0,3%

⁷⁶ La classificazione delle attività economiche ATECO (ATtività ECONomiche) è una tipologia di classificazione adottata dall'Istituto Nazionale di Statistica italiano (ISTAT) per le rilevazioni statistiche nazionali di carattere economico.

H 52 Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti	25.432	25.818	1,5%	460.216	471.217	2,4%
H 53 Servizi postali e attività di corriere	4.003	3.969	-0,8%	158.751	155.177	-2,3%
TOTALE	151.508	150.419	-0,7%	1.323.996	1.342.171	1,4%
EMILIA ROMAGNA						
Trasporti e magazzinaggio	Imprese attive			Addetti totali		
	2016	2017	Var%	2016	2017	Var%
H 49 Trasporto terrestre e mediante condotte	12.055	11.742	-2,6%	48.529	48.339	-4,0%
H 50 Trasporto marittimo e per vie d'acqua	47	47	0,0%	520	440	-15,4%
H 51 Trasporto aereo	10	9	-10,0%	43	31	-27,9%
H 52 Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti	1.966	2.033	3,4%	41.800	41.979	0,4%
H 53 Servizi postali e attività di corriere	175	164	-6,3%	715	769	7,6%
TOTALE	14.253	13.995	-1,8%	91.607	91.558	-0,1%

Fonte: centro studi Unioncamere su dati del registro imprese Infocamera e INPS. Rapporto 2017 sull'economia regionale Unioncamere Emilia-Romagna - Regione Emilia-Romagna.

Nel 2012 e nel 2013 la Giunta regionale diede mandato alle strutture regionali di procedere alla realizzazione di un **progetto di legge per la promozione della legalità nei settori dell'autotrasporto**, del facchinaggio, della movimentazione merci e dei servizi complementari. Dopo il confronto costruttivo con gli esperti dei settori e con le Parti sociali, è stata definita una proposta di legge regionale, dal titolo "Disposizioni per la promozione della legalità e della responsabilità sociale nei settori dell'autotrasporto, del facchinaggio, della movimentazione merci e dei servizi complementari", approvata nel 2014 (L.R. n. 3 del 12/5/2014).

Questa legge è ora confluita in una legge quadro regionale sulla legalità che coinvolge diversi settori (L.R. 18/2016 "Testo unico per la promozione della legalità e per la valorizzazione della cittadinanza e dell'economia responsabile"). Per quanto riguarda l'autotrasporto alcune previsioni sono state semplificate alla luce delle modifiche nella legislazione di settore intervenute a livello nazionale relative al controllo della regolarità delle imprese (citate all'inizio del paragrafo). Sempre nel 2016 è iniziata l'organizzazione, in attuazione della legge, dell'"Osservatorio regionale sui fenomeni connessi al crimine organizzato e mafioso nonché ai fatti corruttivi", che comprende anche il settore dell'autotrasporto e del facchinaggio.

Le attività svolte per il settore dell'Autotrasporto nell'ambito dell'Osservatorio, nel 2017, sono consistite nella ricerca degli aspetti e delle criticità riscontrate nel trasporto di merci in conto proprio e in conto terzi e nella verifica delle attività svolte dagli Osservatori provinciali sulla legalità nell'Autotrasporto sorti a metà degli anni 2000.

9.4 IL TRASPORTO FERROVIARIO DELLE MERCI

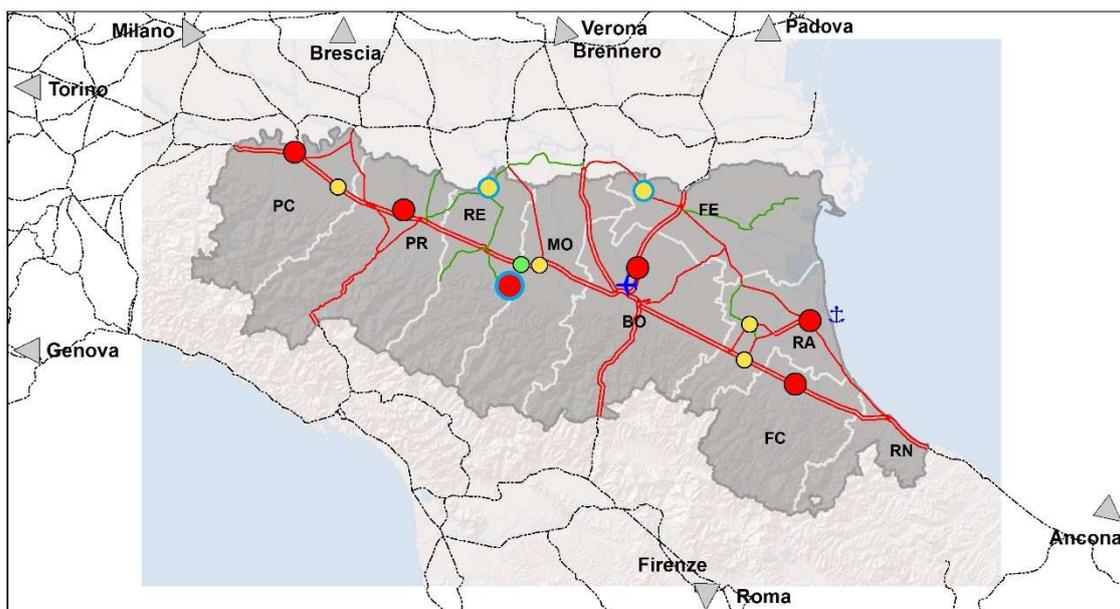
9.4.1 Il trasporto ferroviario merci regionale e i nodi logistici

■ Infrastruttura e nodi

Il Piano regionale dei trasporti ha riorganizzato l'**Emilia-Romagna come un'unica piattaforma logistica**, cercando di interconnettere nel modo più efficiente più modalità di trasporto. Uno dei principali elementi infrastrutturali della piattaforma è la rete ferroviaria con i relativi impianti e nodi logistici.

La **rete ferroviaria** della regione Emilia-Romagna utilizzata dal traffico merci è di circa **1.400 km di estensione** e ha una buona capacità prestazionale, che sarà ulteriormente incrementata dal nuovo piano commerciale per lo sviluppo del traffico merci di RFI che prevede, nell'orizzonte di medio periodo, un significativo potenziamento per il raggiungimento della piena interoperabilità europea, in particolare sulle linee delle reti Ten-T (circolazione di treni merci lunghi 750 m, trasporto di semirimorchi alti 4 m - sagoma P400, e massa assiale 22,5t).

Figura 248
La rete regionale



Reti e Nodi Ferroviari Merci in RER al 2011

Rete Ferroviaria per trasporto merci

- Linee a doppio binario elettrificate
- Linee a semplice binario elettrificate
- Linee a semplice binario non elettrificate

Scali Ferroviari

- Scali principali
- Scali FER
- Altri scali
- Scalo in completamento

Altri hub logistici

- ⚓ Porto di Ravenna
- ✈️ Aeroporto di Bologna

La Regione mantiene comunque un'azione di stimolo verso il Gestore dell'infrastruttura nazionale per l'adeguamento di questi parametri, indispensabili per rendere il trasporto su ferro competitivo rispetto alla gomma.

Le attuali caratteristiche infrastrutturali limitano però le possibilità di sviluppo di traffici merci in alcune specifiche tratte, in particolare sull'asse Parma-La Spezia e sull'ideale prosecuzione verso Verona-Brennero via Suzzara. **Sono pertanto in corso interventi di potenziamento, sia sulla linea Pontremolese sia sulla Parma-Suzzara**, oltre a numerosi interventi di assestamento e potenziamento sulle linee.

Anche le linee di collegamento fra la linea Adriatica (Bologna – Rimini) e il Porto di Ravenna presentano alcune limitazioni, in particolare sulla velocità massima ammessa per i treni con massa assiale di 22,5 t, che impediscono il pieno utilizzo della capacità dell'infrastruttura.

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

In seguito all'**Accordo di programma tra Gruppo FS e Regione Emilia-Romagna**, sottoscritto nel 2009 a conclusione del Tavolo che ha coinvolto gli Enti locali e gli operatori interessati e al processo di razionalizzazione e concentrazione dei servizi merci attivato da RFI SpA⁷⁷, la Regione Emilia-Romagna individua nel proprio territorio **9 impianti principali su rete RFI**, elencati nella tabella seguente, oltre ai principali raccordi operativi privati già attivi.

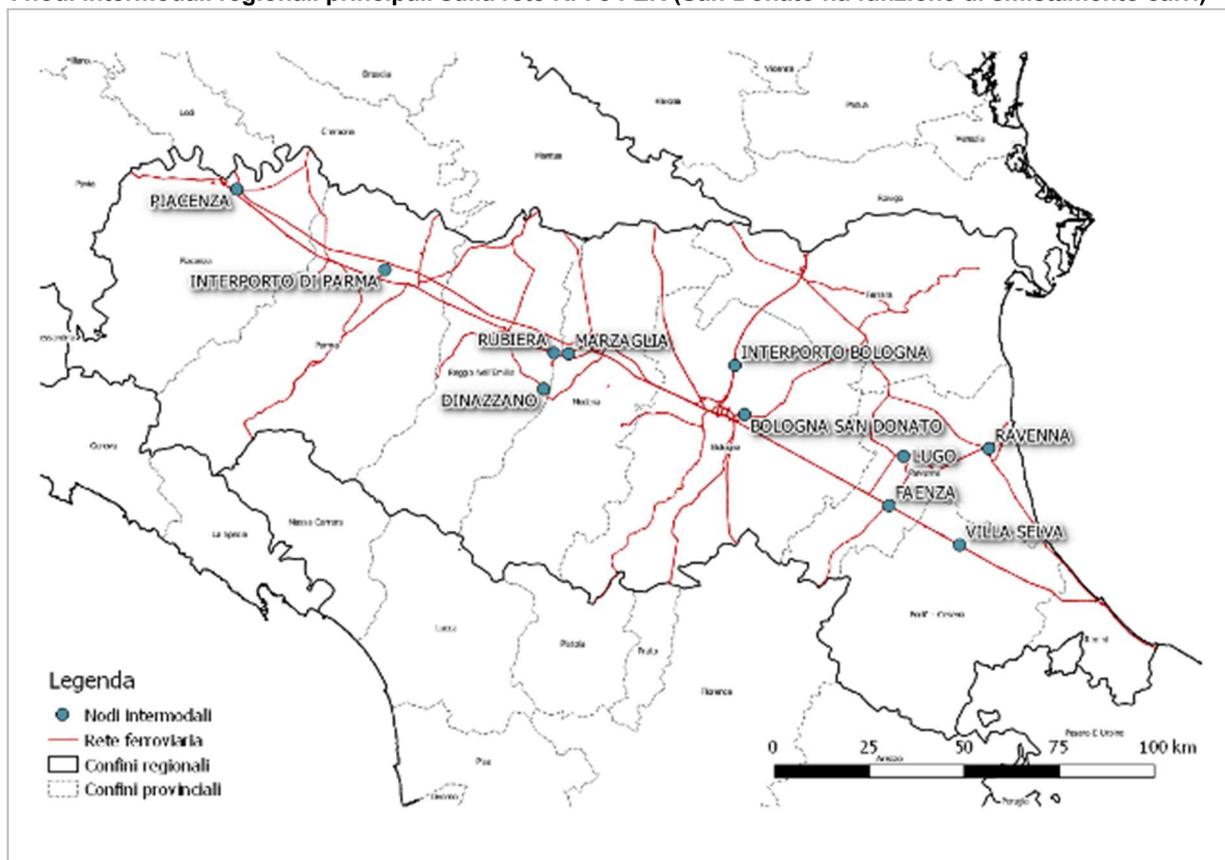
Tabella 75
Impianti ferroviari RFI individuati dall' accordo tra Gruppo FS e Regione Emilia-Romagna (2009)

Scali ferroviari su rete RFI in base all'Accordo 2009	
Scali principali	
1	Piacenza
2	Interporto di Parma CePIM
3	Marzaglia
4	Interporto di Bologna
5	Villa Selva
6	Ravenna
7	Bologna S. Donato (utilizzato solo per smistamento carri)
Altri scali	
8	Faenza
9	Lugo
A questi si aggiungono altri raccordi minori per impianti o industrie già esistenti	

⁷⁷ RFI è il gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale ai sensi del D.Lgs. 188/03.

Figura 249

I nodi intermodali regionali principali sulla rete RFI e FER (San Donato ha funzione di smistamento carri)



Per l'attivazione dell'importante scalo di Marzaglia (MO), già funzionante, è prevista l'apertura a fine 2018 (la capacità dell'impianto è di 10 coppie tr/gg).

Agli impianti merci RFI si aggiungono quelli dell'infrastruttura ferroviaria regionale gestita da FER. Il principale è lo scalo di Dinazzano, il cui collegamento con la Direttrice Bologna – Milano è oggetto di interventi di potenziamento della capacità.

Gli impianti ferroviari merci regionali dovrebbero raggiungere nel 2020, a completamento di tutte le opere di miglioramento tecnologico e ampliamento previste, la **capacità complessiva di circa 28 milioni di tonnellate all'anno**.

Le tratte Ferrara – Bologna – Ravenna, l'Interporto di Bologna e il Porto di Ravenna sono inserite nel "core network" delle Reti TEN-T all'interno del Corridoio Adriatico-Baltico e del Corridoio Mediterraneo, mentre la Verona – Bologna – Rimini è inserita nel Corridoio Scandinavo-Mediterraneo. Per tutte queste infrastrutture, come già ricordato, nei prossimi anni sono previste opere di adeguamento agli standard tecnici, in particolare quelli riguardanti la sagoma limite P/C80, il modulo di 750 m e il carico assiale D4 (22,5 t/asse), cui si aggiungerà gradualmente anche l'installazione dell'ERTMS livello 1.

Tabella 76
Interventi di adeguamento previsti sulla rete principale RFI in regione E-R

Linea		Attuate	2018	2020	2030
Bologna – Ancona (Adriatica)	Sagoma	P/C 80 fino Rimini	P/C 80	P/C 80	P/C 80
	Modulo linea	600 m	750 m da Faenza	750 m	750 m
	Peso assiale	D4 fino Rimini	D4 fino Rimini	D4 fino Rimini	D4 fino Rimini
Bologna – Milano	Sagoma	P/C 45	P/C 80 fino Piacenza	P/C 80	P/C 80
	Modulo linea	650 m	650 m	750 m	750 m
	Peso assiale	D4	D4	D4	D4
Bologna – Firenze (Direttissima)	Sagoma	P/C 22	P/C 22	P/C 22	P/C 80
	Modulo linea	600 m	750 m	750 m	750 m
	Peso assiale	D4	D4	D4	D4
Bologna – Padova	Sagoma	P/C 80	P/C 80	P/C 80	P/C 80
	Modulo linea	650 m	650 m	750 m	750 m
	Peso assiale	D4	D4	D4	D4
Bologna – Verona – Brennero	Sagoma	P/C 80	P/C 80	P/C 80	P/C 80
	Modulo linea	600 m	750 m	750 m	750 m
	Peso assiale	D4	D4	D4	D4
Castelbolognese/Faenza – Ravenna	Sagoma	P/C 32	P/C 80	P/C 80	P/C 80
	Modulo linea	575 m	575 m	750 m	750 m
	Peso assiale	D4 limitazione 50 km/h	D4 limitazione 50 km/h	D4 limitazione 50 km/h	D4
Ferrara – Ravenna – Rimini	Sagoma	P/C 32	P/C 32	P/C 32	P/C 32
	Modulo linea	575 m	575 m	575 m	575 m
	Peso assiale	D4 limitazione 70 km/h			

Fonte: RFI, Piano di “deployment” del trasporto merci, luglio 2016.

È interessante notare come si preveda un adeguamento pressoché completo delle direttrici facenti capo a Bologna già dal 2020, fatta eccezione per la Direttissima Bologna-Firenze, per la quale l’adeguamento delle gallerie alla sagoma P/C80 richiede interventi di notevole portata, non eseguibili in tempi medio-brevi. Oltre agli interventi indicati, rivestono particolare importanza, anche in ragione dell’elevato traffico merci che la percorre, l’adeguamento della Castelbolognese-Ravenna e la Faenza-Ravenna, linee a semplice binario (affiancate fra Ravenna e Russi), che permettono di confluire sulla direttrice Adriatica Bologna-Rimini, per le quali la Regione mantiene un costante presidio presso RFI. È rilevante in particolare l’attenzione alle priorità degli interventi, funzionali anche al miglioramento dell’accessibilità ferroviaria al nodo di Ravenna e a vantaggio della competitività rispetto al vettore stradale.

Oltre al progetto per la risoluzione delle interferenze fra traffico ferroviario e stradale nel nodo di Ravenna mediante realizzazione di sotto/sovrappassi stradali, nel 2017 si è dato avvio alla

progettazione degli interventi di miglioramento della funzionalità e della capacità ferroviaria del Porto. In sintesi gli interventi in progetto consistono nell'incremento e nell'adeguamento dei binari nello scalo Candiano (sinistra canale Candiano), nelle opere che consentono l'utilizzo dello scalo anche per lo smistamento tradizionale e altri interventi tecnologici e infrastrutturali volti alla velocizzazione della terminalizzazione dei treni (con riduzione dei tempi e costi di manovra), mentre il progetto delle opere in destra del canale Candiano riguarda i raccordi al servizio delle imprese e del futuro terminal Container.

Per quanto riguarda le piattaforme intermodali e i nodi logistici si sottolinea che nel nord Italia, dove la presenza industriale è più forte, la competizione tra i nodi è diventata sempre più aspra ed è necessario, per crescere e attrarre traffico, disporre di risorse e infrastrutture. Per far crescere i livelli di traffico alcuni nodi hanno a proprio favore la localizzazione geografica rispetto alle aree produttive, come i nodi di Padova, Verona e Bologna più a sud, che si trovano in una posizione baricentrica rispetto ai sistemi produttivi e ai distretti dell'Italia centrale e del nord est.

Perché la piattaforma logistica regionale costituisca un *gate* di ingresso nel continente europeo per le merci occorre che i nodi collaborino per raggiungere lo stesso obiettivo, quindi, pur presentando comprensibili rivalità, dovranno fare 'sistema'⁷⁸. In questo nuovo quadro commerciale il trasporto ferroviario, grazie all'allungamento delle catene logistiche e allo sviluppo dell'interoperabilità tra le principali reti europee, potrà avere un grande rilancio.

La Regione sta attivando, in questo quadro, azioni di sinergia tra i nodi principali, per aumentare la competitività e diminuirne il conflitto. Nel 2017 è stato avviato un tavolo tra Regione, Terminali Italia e le principali piattaforme intermodali regionali per lo sviluppo di azioni collaborative e di promozione del "cluster intermodale regionale" nel contesto nazionale e internazionale e per l'individuazione delle specifiche aree tematiche di collaborazione.

■ Tipologia di traffico generato ed attratto dai nodi intermodali regionali

Il sistema degli scali regionali nel suo complesso copre tutte le tipologie di traffici intermodali, (marittimo e combinato terrestre) e le specializzazioni merceologiche (casse mobili, traffico tradizionale e contenitori). Il sistema produttivo regionale ha soprattutto vocazione manifatturiera di trasformazione e richiede servizi di importazione di materie prime legate al trasporto tradizionale.

Tabella 77
Caratteristiche dei nodi intermodali (Elaborazione ITL su dati 2015)

	Intermodale Marittimo	Combinato Terrestre	Tradizionale	Rail Port Db
Villa Selva		<input checked="" type="checkbox"/>		
Terminal PC		<input checked="" type="checkbox"/>		
Interporto BO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Interporto PR		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Dinazzano	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Rubiera	<input checked="" type="checkbox"/>			
Lugo		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

⁷⁸ Marco Spinedi. Le nuove frontiere della logistica e dell'intermodalità nel mercato della globalizzazione: posizionamento e ruolo dell'Interporto di Bologna. Sui binari del futuro, 45° Interporto, 2016.

Ravenna	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	
Faenza		<input checked="" type="checkbox"/>		

Il numero medio di treni merci giornalieri ammonta a **89 treni/giorno**, che rappresentano circa il 21% del traffico merci ferroviario nazionale, pari a 420 treni/giorno (*fonte RFI 2015*).

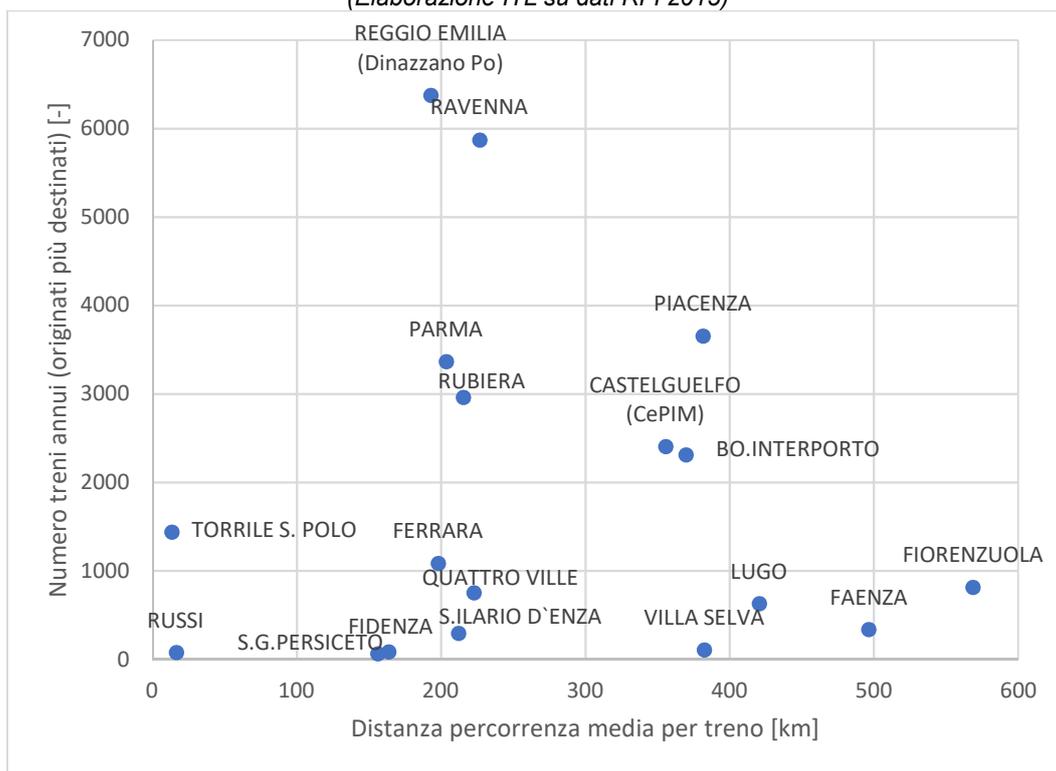
Ciò rivela che il 21% del traffico ferroviario merci nazionale coinvolge una origine o destinazione emiliano-romagnola.

▪ **Origini e destinazioni della circolazione ferroviaria merci regionale**

La principale relazione ferroviaria merci intra-regionale è il collegamento tra **Dinazzano e Ravenna Porto, dove si rilevano più di 1.900 treni all'anno**. La movimentazione complessiva di Dinazzano è pari a circa 6.300 treni all'anno, mentre per Ravenna Porto si registrano circa 5.800 treni (dati 2015)⁷⁹. Questi due nodi movimentano circa il 35% dei treni con origine e/o destinazione in Emilia-Romagna.

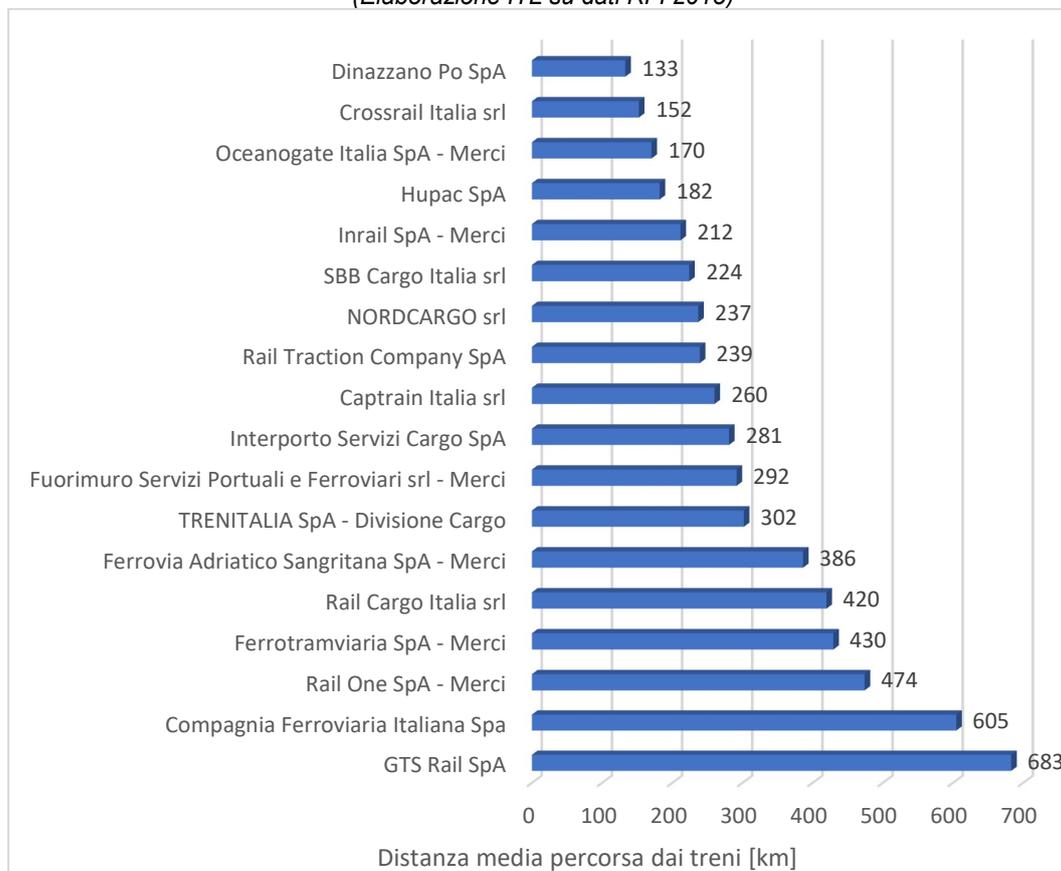
Altri importanti origini e destinazioni sono Piacenza, Parma, Rubiera, Bologna (14.300 treni all'anno complessivamente).

Figura 250
Rappresentazione delle origini e destinazioni per distanza media dei treni e numero dei treni generati.
(Elaborazione ITL su dati RFI 2015)



⁷⁹ Indagine sul trasporto merci su ferrovia in Emilia Romagna. ITL/Regione Emilia-Romagna 2017. L'Indagine è stata svolta da ITL (Istituto Trasporti e Logistica), selezionata tramite procedura di evidenza pubblica.

Figura 251
Distanza media percorsa dai treni per operatore ferroviario
(Elaborazione ITL su dati RFI 2015)



Per quanto riguarda la circolazione ferroviaria merci inter-regionale, nell'ambito dell'indagine regionale sopra annotata, è stata ricostruita una matrice delle relazioni ferroviarie dell'Emilia-Romagna con le altre regioni italiane su dati RFI. Quelle che **principalmente interagiscono con l'Emilia-Romagna sono: Lombardia, Liguria e Piemonte**. Molti di questi flussi proseguono poi verso il nord Europa o via mare. Significativa appare inoltre la rete di relazioni con il sud Italia: Puglia e Campania in particolare. La figura che segue mostra le linee di flusso ferroviario merci annuo nel 2015 tra l'Emilia-Romagna e le altre regioni.

Figura 252
Numero di collegamenti annuali tra ogni coppia di scali merci
Lo spessore delle linee è proporzionale al numero di treni
(Elaborazione ITL su dati RFI 2015)

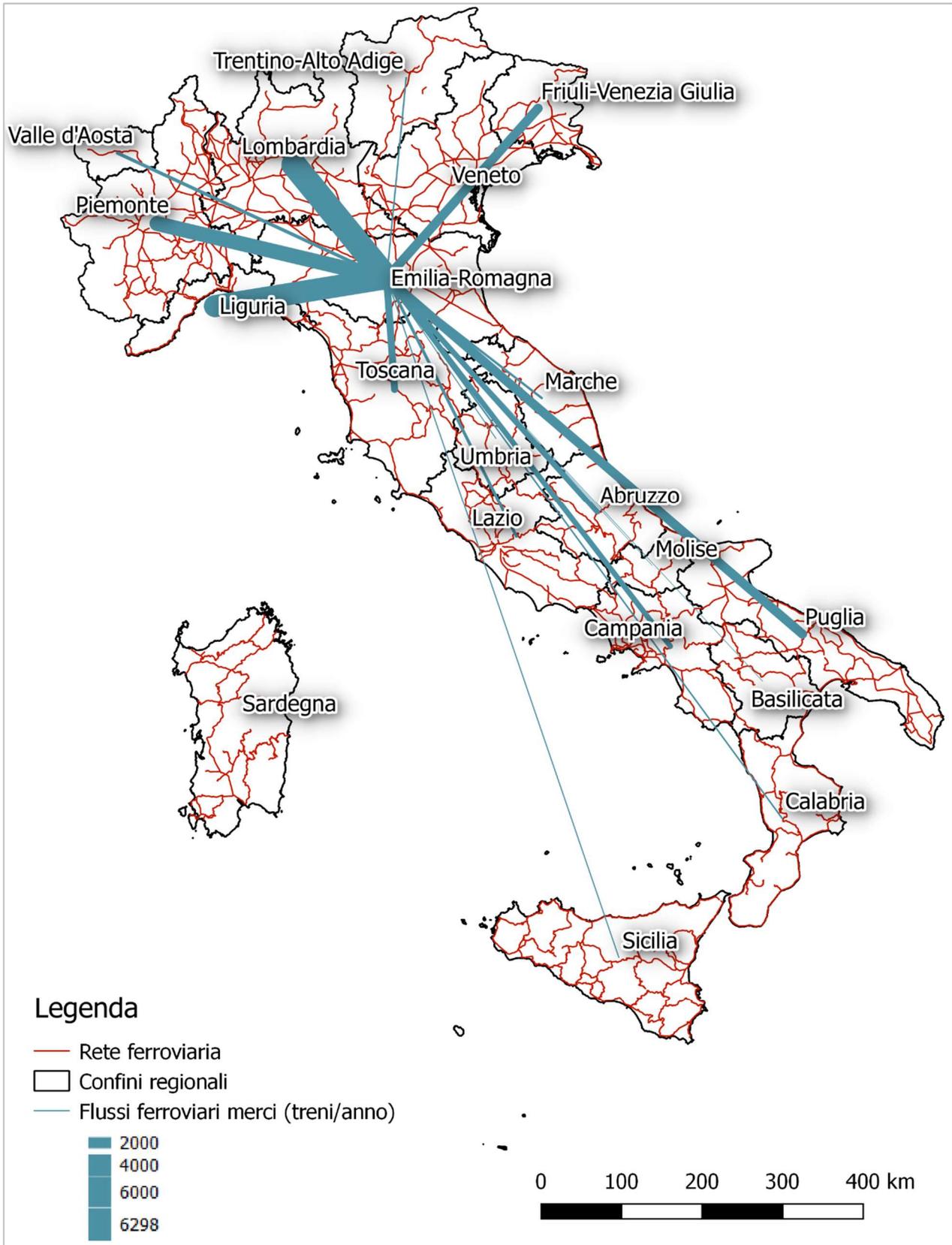
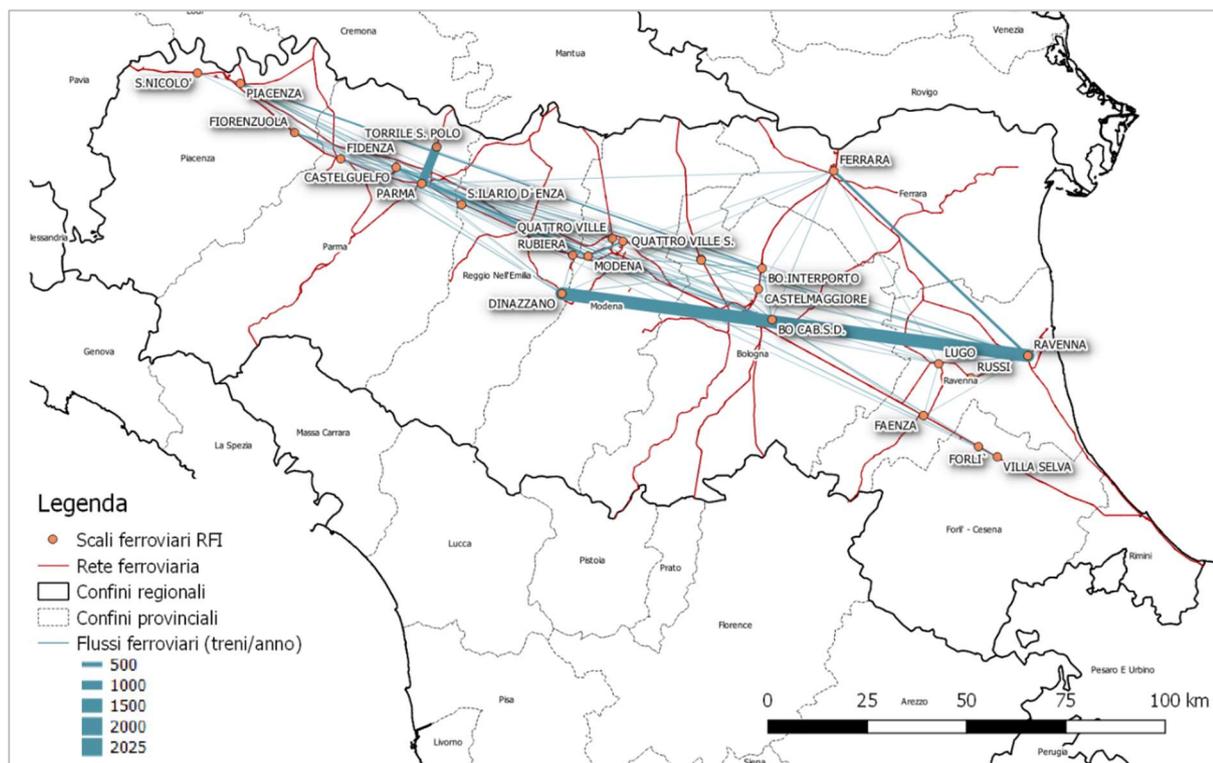


Figura 253
La circolazione ferroviaria merci intra-regionale
 Linee di flusso tra i nodi. Lo spessore delle linee è proporzionale al numero di treni
 (Elaborazione ITL su dati RFI 2015)



Il traffico intra-regionale, come già sottolineato, evidenzia la forte relazione tra il porto di Ravenna e l'area delle ceramiche di Sassuolo (Dinazzano). Risulta forte anche la relazione tra Torrice S. Polo e Parma, dove quest'ultima ha un ruolo di rilancio dei traffici. Si nota infine anche una certa relazione tra Ravenna e Ferrara.

Dall'analisi dei quantitativi movimentati dai singoli nodi intermodali regionali si evidenziano in sintesi:

- le relazioni più forti (> 1.000.000 t/anno) si hanno con Liguria, Lombardia, Piemonte e Puglia;
- la forte relazione del Porto di Ravenna con il sistema lombardo, certamente collegata alle attività di imprese che hanno a Ravenna il proprio hub logistico o terminal contenitori più importante;
- la significativa funzione dei porti liguri nell'export dei traffici del comprensorio delle ceramiche dell'area Reggio-Emilia Modena;
- il ruolo degli Interporti regionali di Bologna e Parma di collegamento sia con i porti liguri sia con il territorio lombardo;
- lo scalo di Piacenza, che alle relazioni con altre regioni del nord Italia, (Lombardia, Piemonte) movimentata molte tonnellate verso il sud (Puglia e Campania);
- lo scalo di Rubiera ha forti relazioni con la Toscana (del porto di Livorno).

■ **Andamento del traffico merci**

Il numero di tonnellate trasportate su rotaia in Italia ha subito un crollo dal 2007 al 2011 del 21,7%, passando da 25.285 (dato record nella storia delle ferrovie italiane) a 19.787 miliardi di tonnellate km. La sofferenza del trasporto ferroviario merci italiano è stata molto più pronunciata che in Europa, dove dal 2007 al 2011 si è registrato un calo solo del 6,25%.

Figura 254
Andamento delle varie modalità di trasporto merci in Italia
 (Anni 2007-2017) (indice base 2007=100)



Fonte: Confetra, Nota Congiunturale sul Trasporto Merci, periodo di osservazione gennaio-dicembre 2017.

A partire dal 2014 il **trasporto di merci su treno in Italia ha registrato una crescita**⁸⁰, che, come è evidente dal grafico sopra riportato, è continuata anche nel 2017, con un aumento di +1,5% rispetto al 2016. L'aumento è generalizzato su tutti i settori del trasporto anche se quello ferroviario cresce in misura minore. Rimane ancora evidente il divario della quota di traffico della ferrovia merci rispetto alle altre modalità di trasporto.

La crescita del trasporto ferroviario merci italiano è da imputare al significativo aumento di traffico dei vettori ferroviari diversi da Trenitalia, che hanno conquistato quote di mercato durante la crisi e la conseguente fase di ristrutturazione dell'Azienda di Stato e sono protagonisti del rilancio del cargo ferroviario italiano.

La crescita è dovuta anche agli effetti della "cura del ferro" avviata circa tre anni fa dal Ministero dei Trasporti e che sta dando un supporto fino all'adeguamento, già avviato, delle infrastrutture ferroviarie ai nuovi standard europei, che significa poter effettuare treni più lunghi e pesanti e quindi più efficienti in termini di costo per tonnellata trasportata.

In sintesi la "cura del ferro" è consistita nei seguenti provvedimenti:

- semplificazioni operative e documentali per il trasporto intermodale;
- incentivi:
 - Ferrobonus (20 M€ per 2017-2018 + 40 M€ per 2018-2019)
 - Iniziative regionali ad integrazione del Ferrobonus nazionale
 - Sconto Traccia (circa 100 M€/anno x 5 anni)
 - Formazione macchinisti (2 M€/anno x 3 anni)
 - Adeguamento carri normativa anti-rumore (20 M€)
 - Sconto su concessione per terminalisti portuali (in funzione del raggiungimento di obiettivi di traffico ferroviario).

Per rilanciare e riorganizzare il settore merci del Gruppo FS (ex Trenitalia Cargo), alla fine del 2016 è stato creato il Polo Mercitalia, composto da varie Società che gestiscono la parte logistica,

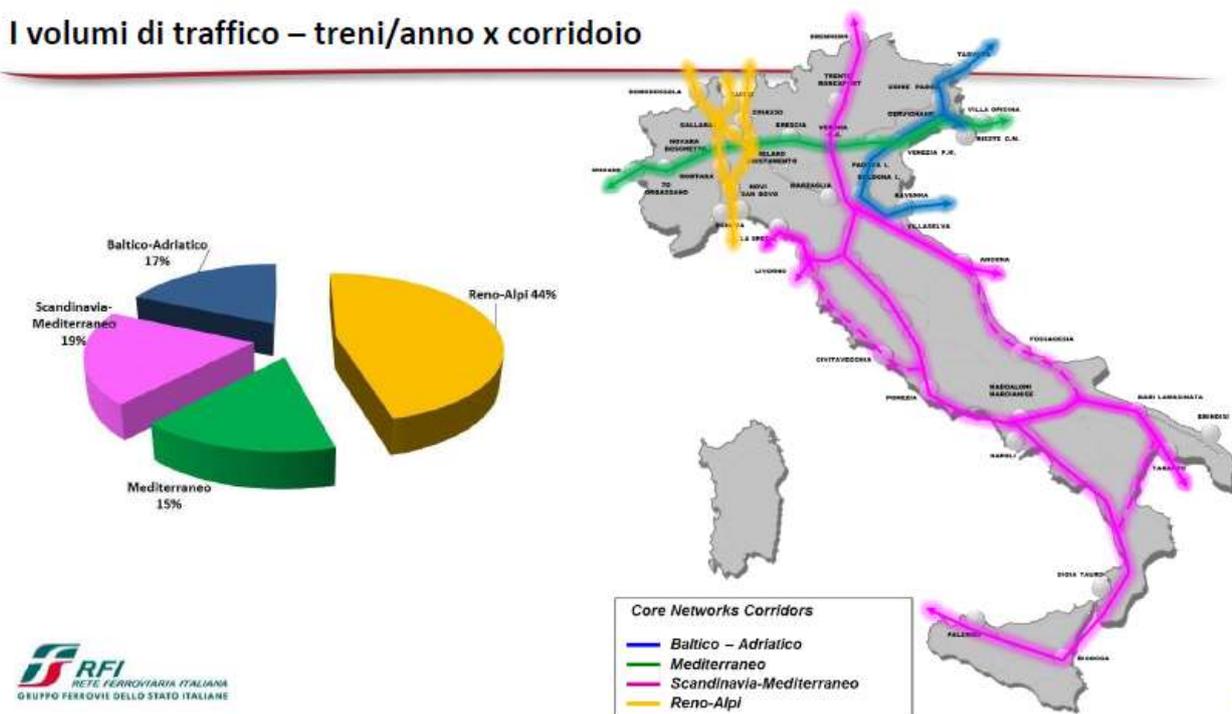
⁸⁰ Confetra, Nota Congiunturale sul Trasporto Merci, periodo di osservazione Gennaio-Dicembre 2014.

trazionistica, la terminalizzazione e l'handling. Gli obiettivi dichiarati sono il rafforzamento dell'intermodalità, l'espansione in segmenti di offerta ad alto valore aggiunto e il confronto diretto fra i clienti e un unico interlocutore aziendale, con conseguente risparmio di tempo e risorse.

I volumi di traffico merci ferroviario ripartiti per corridoi delle Reti transeuropee di trasporto (TEN-T) mostrano la grande rilevanza del traffico che interessa la Regione Emilia-Romagna. Il territorio regionale è infatti attraversato da 2 importanti corridoi ferroviari: il Baltico-Adriatico e lo Scandinavo-Mediterraneo in cui si concentra il 38% del traffico ferroviario merci nazionale.

Figura 255
Volumi di traffico per corridoi transeuropei (Fonte RFI)

I volumi di traffico – treni/anno x corridoio



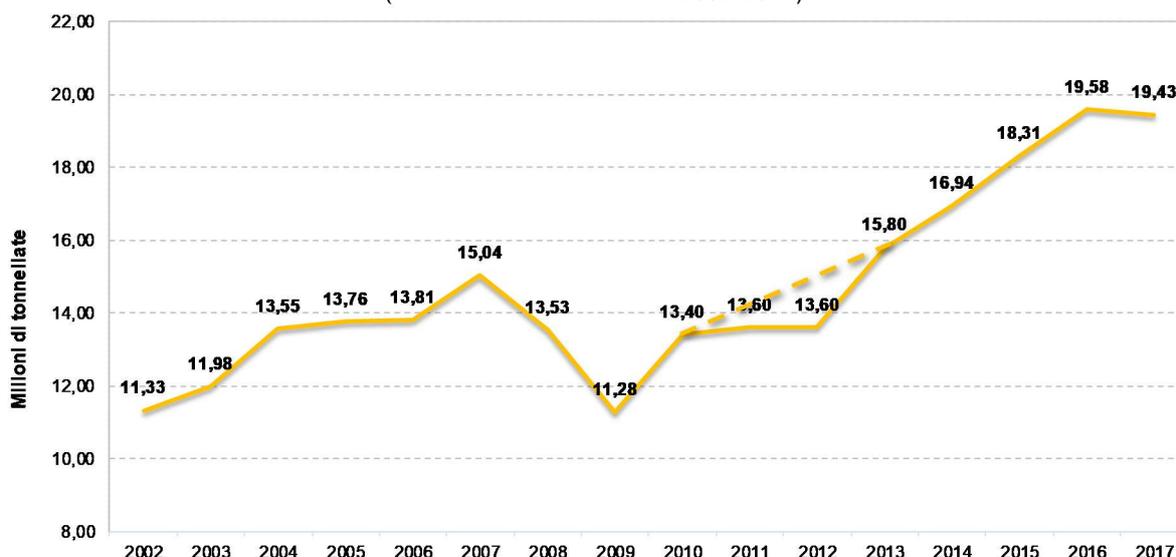
In Emilia-Romagna, il traffico ferroviario merci è stato in crescita fino al 2007, superando i 15 milioni di tonnellate, per arrestarsi poi nel 2008 e toccare il minimo, nel 2009, a una quota inferiore a 12 milioni di tonnellate. Dal 2010 si è registrata un'inversione di tendenza, accentuata soprattutto sui collegamenti retroportuali da Ravenna in direzione dell'area produttiva localizzata nel centro Emilia e da qui ai porti di esportazione del Tirreno, in particolare La Spezia. L'incremento di queste relazioni è sicuramente dovuto alla tenuta del sistema delle piattaforme regionali ma anche ai benefici indotti dalle Leggi regionali 15/2009⁸¹ e 10/2014 che hanno sostenuto negli ultimi 7 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.

Nel 2016, le merci movimentate su ferrovia sono arrivate a circa 19,6 milioni di tonnellate, raggiungendo a una quota finora mai toccata.

In base ai dati raccolti per il 2017 si ritiene che il traffico ferroviario merci nella regione Emilia-Romagna sia calato di -0,14% rispetto al 2016, fino a raggiungere circa 19,4 milioni di tonnellate. Le merci movimentate negli impianti regionali sono circa 20,8 milioni di t, da cui, detratto il doppio conteggio dei flussi intraregionali, è stato ottenuto il valore sopra riportato. Sono lievemente cresciuti i flussi intraregionali.

⁸¹ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 9.4.2 "Interventi per il traffico ferroviario delle merci (L.R. 15/09)".

Figura 256
Flussi ferroviari in Emilia-Romagna
(Milioni di tonnellate – Anni 2002-2017)



Fonte: elaborazione della Regione in base ai dati forniti da gestori di scali e raccordi ferroviari regionali.

(NB: in tratteggio possibile incertezza sul reale andamento, dovuta a differenze nella modalità di rilevazione del dato).

Il lieve calo di traffico ha coinvolto solo alcuni nodi regionali (vedi tabella seguente), che sono stati penalizzati perché le direttrici dei lori flussi di traffico hanno avuto un grave impedimento a causa dell'interruzione della ferrovia a Rastatt in territorio tedesco, sull'asse di collegamento strategico Reno-Alpi (corridoio Genova-Rotterdam). Senza questa penalizzazione si ritiene che il traffico ferroviario merci in Emilia-Romagna sarebbe cresciuto anche nel 2017, in particolare la crescita di Hupac sarebbe stata superiore, come emerge dall'andamento dei primi sei mesi.

Tabella 78
Traffico ferroviario in alcuni nodi intermodali regionali, in tonnellate
(Anni 2009 - 2017)

Prov	Nodo/operatore	Tonnellate movimentate					Incremento rispetto al 2016
		2009	2013	2015	2016	2017	
BO	Interporto Bologna	1.300.000	1.549.488	1.206.000	1.190.259	1.136.996	- 4,4%
RE	Terminal Rubiera/Logtainer	997.000	2.000.000	2.066.000	2.039.921	2.168.525	+ 6,30%
RE	Dinazzano/Dinazzano Po	1.295.554	3.162.575	3.544.054	3.746.695	3.453.945	- 7,81%
PR	Interporto Parma/Cepim	850.000	3.848.200	3.125.000	3.300.000	2.700.000	- 8,18%
PC	Terminal Piacenza/HUPAC	1.350.000	1.600.000	3.402.886	4.082.504	4.586.500	+ 12,34%
PC	Fiorenzuola/CFI	960.000	n. d.	691.200	580.000	443.848	- 23,47%
FC	Villaselva/Lotras	---	123.750	250.000	318.720	360.220	+ 13,02%
RA	Porto Ravenna	3.169.373	2.440.000	3.059.970	3.368.090	3.437.704	+ 13,02%
TOTALE		10.201.927	14.724.195	17.345.110	18.626.189	18.287.738	- 1,8%*

*il dato riportato nel testo non coincide perché tiene conto del traffico di 28 tra scali e raccordi. Nella tabella sono riportati solo alcuni dei principali.

L'interruzione di Rastatt è stata causata da un problema strutturale sulla linea ferroviaria, da metà agosto fino a inizio ottobre, ovvero dal collasso dei binari, nelle due direzioni, a seguito della costruzione di un tunnel sotto la linea. L'interruzione del traffico ferroviario ha determinato un crollo stimato del 60% del traffico merci con la Germania, con ricadute negative soprattutto nel Nord Italia, specie sul sistema produttivo del Nordovest.

Su quella linea normalmente c'è un transito di 200 coppie di treni al giorno. Nella prima fase il traffico si è ridotto al 10-15%. Poi le imprese del settore sono corse ai ripari, sia con percorsi alternativi via Germania, Francia e Austria, sia spostando su gomma una parte delle merci. Oggi, sulla base dei dati di aziende e terminalisti, si può dire che ci sia stata una perdita di traffico del 60% rispetto al normale. La parte dei trasporti ferroviari trasferita sulla strada non potrà essere recuperata alla rotaia per molti anni.

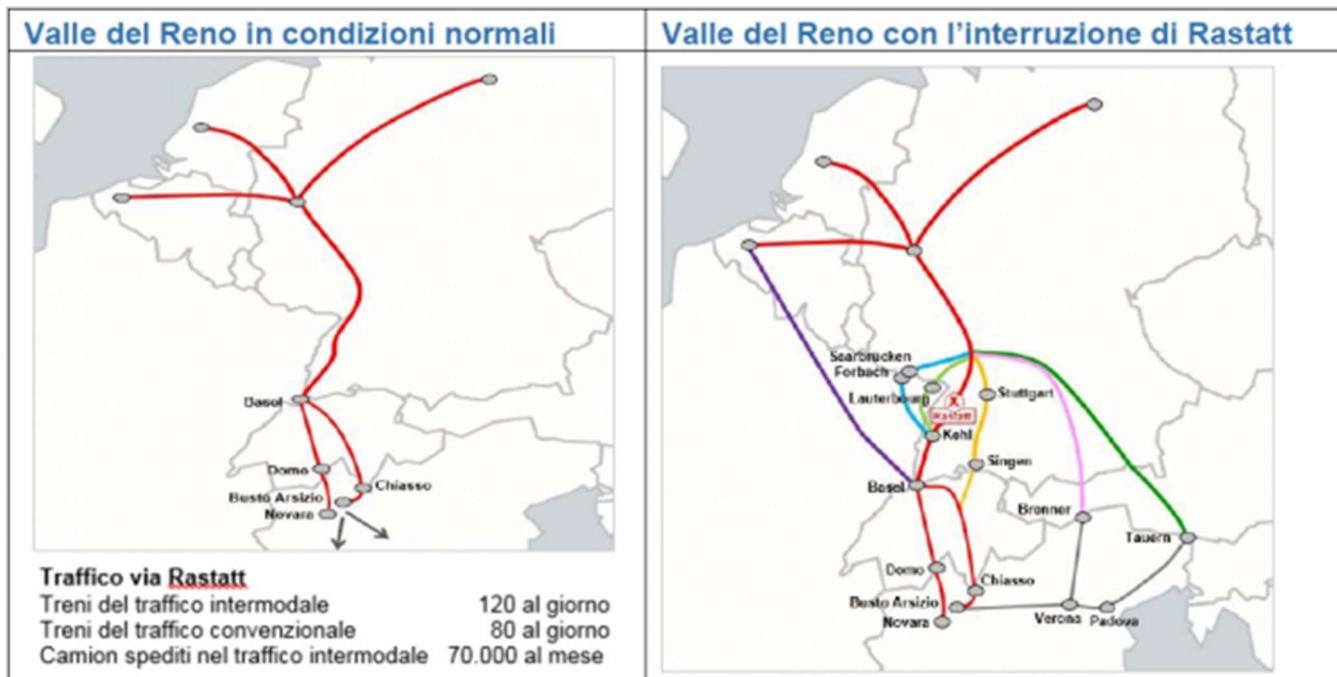
La ferrovia della Valle del Reno è la linea principale per il traffico intermodale europeo. Circa il 50% dello scambio merci tra l'Europa settentrionale e l'Italia via Svizzera avviene su rotaia lungo questo asse. Nel terzo trimestre 2017, secondo i dati dei trasporti pubblici elvetici, le t*km in transito lungo la linea ferroviaria che taglia il continente sono state -6,4% in meno rispetto allo stesso trimestre 2016. Il traffico passeggeri, peraltro inferiore su quella linea, ha avuto invece una flessione solo di -0,7%.

La grave situazione che si è venuta a creare con l'interruzione della linea ferroviaria a Rastatt e la difficile gestione della crisi ha messo in risalto che i grandi corridoi per il traffico merci europei non dispongono di sufficienti linee di deviazione da utilizzare immediatamente in caso di interruzione.

Secondo gli operatori logistici il problema è che non c'è alcuna coordinazione internazionale in caso di lavori all'infrastruttura ferroviaria. Inoltre, specificità ferroviarie nazionali complicano la possibilità di deviare il traffico su percorsi alternativi in altri stati (ad esempio, i macchinisti di lingua tedesca non possono essere impiegati sulle tratte alternative in Francia).

La Commissione europea e i gestori del corridoio anche grazie agli interventi del ministro Delrio, hanno preso coscienza dell'importanza, per il futuro, di individuare misure e strumenti di intervento che possano scongiurare che incidenti di questo tipo abbiano le stesse conseguenze e soprattutto che non spostino la competitività a favore della strada.

Figura 257
Deviazioni del traffico ferroviario per l'interruzione di Rastatt



Per quanto riguarda la parte restante del traffico regionale, è interessante notare come alcune tipologie di trasporto finora vocate interamente al trasporto ferroviario con unità di carico di tipo tradizionale (tipicamente le argille e il caolino fra il Porto di Ravenna ed il comprensorio delle ceramiche nell'area reggiana-modenese e, in misura minore, prodotti siderurgici), stiano gradualmente spostandosi verso unità di carico dell'intermodale terrestre, semplificando le operazioni di trasbordo e riducendo le dispersioni di materiale e quindi l'impatto ambientale della filiera del trasporto.

9.4.2 Interventi per il traffico ferroviario delle merci (L.R. 15/09 e L.R. 10/14)

La capacità di un sistema territoriale di avere una mobilità delle merci efficiente e sostenibile contribuisce a salvaguardare la competitività dell'industria e dei servizi regionali. Tale componente, ha, inoltre, un impatto significativo sulla crescita economica e sulla creazione di posti di lavoro. I trasporti generano però anche impatti negativi sull'ambiente e sulla qualità della vita dei cittadini, essi sono infatti la causa di circa un terzo del consumo energetico e delle emissioni totali di CO2 nell'UE, un tema particolarmente sensibile per un territorio come quello dell'Emilia-Romagna, molto esposto dalla conformazione orografiche e meteorologiche della pianura padana e che è influenzato, inoltre, da sorgenti emissive che risiedono anche all'esterno del territorio regionale.

La Regione Emilia-Romagna promuove da tempo modalità di trasporto alternative alla strada, come il trasporto su rotaia o per vie navigabili interne, nella logica di un assetto modale più equilibrato, con l'obiettivo di:

- 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, destinati ad aumentare, secondo le stime attuali, di circa il 50% entro il 2050, raggiungendo i circa 200 miliardi di euro all'anno in tutta Europa;

- ridurre il numero di vittime legate ai trasporti;
- ridurre la dipendenza energetica da fonti non rinnovabili.

La Regione nel 2009 ha deciso di adottare **disposizioni per contrastare il forte calo del traffico ferroviario** prodotto dalla crisi economica ed evitare che una sua ulteriore erosione potesse portare a un collasso dell'intera filiera intermodale ferro-gomma e ferro-ferro. L'obiettivo è quello di stimolare la crescita del trasporto merci ferroviario **incentivando nuovi traffici** (cioè aggiuntivi rispetto a quelli già effettuati) su relazioni già esistenti e su nuove relazioni, quindi ridurre il numero di mezzi pesanti in circolazione, con evidente beneficio per l'inquinamento, la congestione e la sicurezza del traffico.

Ottenuto il parere positivo dell'Unione europea (Aiuto di Stato 483/2009 C(2009)7136), a fine 2009 la Regione ha approvato la **legge regionale 15/09 "Interventi per il trasporto ferroviario delle merci"** e nel 2010 ha approvato due bandi attuativi con i tempi e le modalità per la presentazione delle domande di contributo e i criteri per la valutazione.

Sono state individuate come **beneficiarie dirette** del contributo le imprese logistiche (che organizzano il trasporto) o le imprese ferroviarie; entrambe obbligate a scontare il contributo ai caricatori e alle imprese industriali che sono i **beneficiari indiretti**.

L'intervento regionale è stato pari a **3 milioni di euro all'anno per tre anni** (2010-2011-2012) per 9 milioni di euro complessivi. A carico dei beneficiari è stato previsto l'obbligo di continuare a effettuare il servizio per i due anni successivi alla scadenza degli aiuti (di fatto fino al 2015/2016). La legge ha quindi concluso il suo iter.

Il **beneficio atteso** alla fine dell'applicazione dell'incentivo, stimato nel 2009, era un incremento del traffico merci ferroviario, con una **riduzione di 246.000 veicoli pesanti** e il mantenimento, a conclusione dell'incentivo, di traffico ferroviario pari a circa 1,5 milioni di tonnellate di merci.

La legge di incentivazione ha avuto lo scopo di incidere anche sul problema del traffico stradale di attraversamento, che è rilevante in regione, vista la particolare collocazione geografica e l'aumento del traffico camionistico rispetto a quello ferroviario, dovuto sia alla crisi sia alla chiusura degli scali merci improduttivi avviato da RFI su scala nazionale, che rischia di trasformare i flussi ferroviari di attraversamento in transito stradale, aggravandone il peso.

Complessivamente in risposta ai bandi emanati sono state presentate domande da 38 imprese, per realizzare 77 collegamenti, con la richiesta di 6.866.011,15 € per il 2010, 7.317.776,40 € per il 2011 e 6.583.727,67 € per il 2012. Sulla base delle disponibilità sopra evidenziate sono state **ammesse a contributo 18 imprese, per la realizzazione di 35 servizi**.

Tabella 79
Quadro sintetico delle risorse complessivamente impegnate per la L.R. 15/09
Risorse impegnate L.R. 15/09 in euro

	2010	2011	2012	Totale complessivo
Risorse primo bando	1.920.463,19	1.980.712,38	1.935.749,05	5.836.924,62
Risorse secondo bando	1.079.537,81	1.019.287,62	983.173,95	3.081.999,38
Totale risorse I e II bando	3.000.000,00	3.000.000,00	2.918.923,00	8.918.923,00

Alcuni dei servizi finanziati nel primo dei due bandi emanati non sono stati attivati o sono stati interrotti. Nei primi mesi del 2017 si è conclusa la fase finale di rendicontazione dei due anni successivi al triennio di contribuzione, che concludono il percorso quinquennale della legge e durante i quali non vengono erogati contributi. Il mantenimento dei servizi durante questo biennio, con la relativa rendicontazione, costituisce condizione per il saldo finale della parte di contributo

trattenuta nel primo anno. È stato così possibile monitorare l'andamento dei servizi una volta esaurito l'effetto "volano" dell'incentivo pubblico.

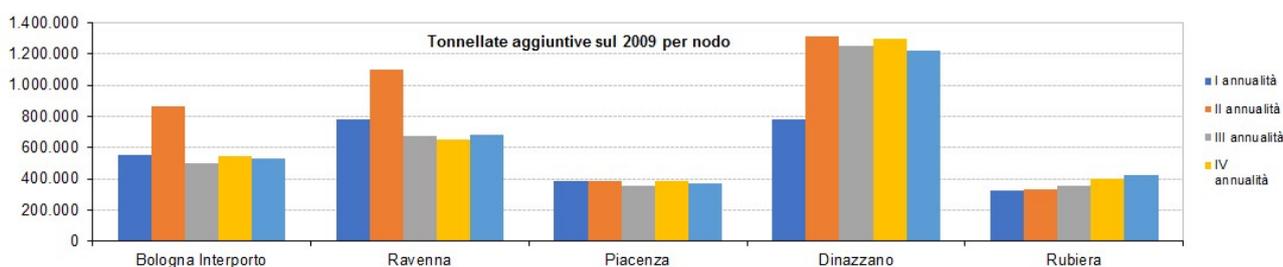
Alla fine del 2016 risultavano **attivi 18 servizi, effettuati da 11 imprese** (tutte imprese logistiche), che concentravano la propria origine/destinazione principalmente in quattro poli regionali: il Porto di Ravenna (2 servizi), lo scalo di Dinazzano (8 servizi), l'interporto di Bologna (5 servizi) e il terminal di Rubiera (2 servizi). Alcuni di questi poli, toccati da un numero limitato di relazioni, sono però significativi in termini di tonnellate trasportate, anche a seguito del raggruppamento di alcune relazioni.

È importante sottolineare che i chilometri percorsi fuori dal territorio regionale sono il 63%, a dimostrazione che l'incentivo attuato dalla Regione Emilia-Romagna ha portato benefici territorialmente molto più estesi.

Figura 258
Chilometri percorsi entro e fuori il territorio regionale dei servizi attivi nella V annualità



Figura 259
L.R. 15/09 tonnellate aggiuntive per nodo e per annualità di contribuzione dei servizi rendicontati (dati definitivi, iter legislativo completato)



Parallelamente al mancato sviluppo di alcune relazioni sono da registrare **incrementi notevoli del numero di convogli su altre relazioni**, come quelle su La Spezia, imputabili a incrementi dei traffici commerciali facenti capo a tale scalo portuale. Tali incrementi, molto accentuati nella seconda annualità, si sono poi generalmente ridimensionati nel corso della terza, stabilizzandosi nella quarta e quinta annualità, non coperte da contributo, durante le quali altri servizi sono stati invece interrotti.

Trattandosi di servizi attivati ormai 5 o più anni orsono, in un mercato "dinamico" come quello del trasporto merci ferroviario, è chiaro che la "fotografia" qui tratteggiata non deve essere intesa come rappresentativa dell'andamento del traffico complessivo negli scali interessati dai servizi. Un esempio è la situazione dello scalo di Villa Selva che, dopo l'interruzione del servizio ammesso a finanziamento, avvenuta nel corso del 2012, è stato interessato dall'attivazione di un notevole numero di relazioni di trasporto intermodale terrestre (circa 11 coppie di treni a settimana), arrivando

a mettere in evidenza i limiti strutturali e di capacità dell'impianto, a suo tempo realizzato in configurazione "di minima" e per il quale, alla fine del 2015, è stato siglato un accordo quadro fra RFI e l'Impresa Lotras, concernente gli impegni reciproci per l'utilizzo della capacità di movimentazione dell'impianto e di trasporto delle linee afferenti che è attualmente in corso di realizzazione.

Allo stesso modo, nell'ambito della L.R. 15/2009 si sono evidenziate le prospettive di sviluppo per i traffici che si svolgono all'interno della regione (in particolare il trasporto di argilla fra Ravenna e Dinazzano e i trasporti siderurgici fra Ravenna e l'area del Mantovano), i cui risultati si sono evidenziati nella rendicontazione della successiva L.R. 10/2014.

É da sottolineare che le previsioni fatte nel 2009 in merito ai risultati complessivi della L.R. 15/09 si basavano su una ripresa economica lenta ma quasi costante a partire dalla fine del 2010, mentre l'andamento reale è stato incerto e altalenante.

Figura 260
Milioni di t*km dei servizi attivi rendicontati L.R. 15/2009
 (dati definitivi, iter legislativo completato)

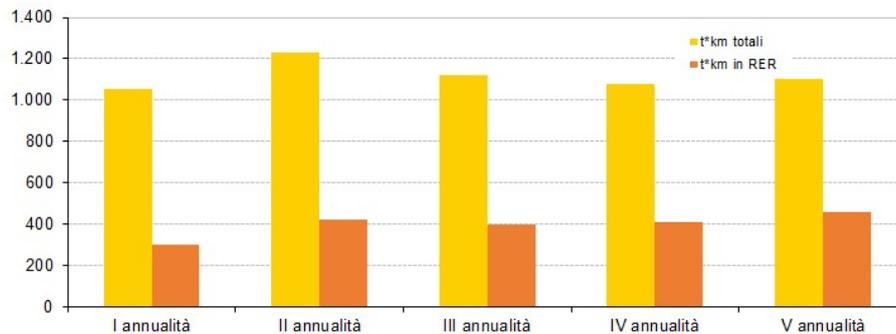


Figura 261
Tipologie di trasporto dei servizi attivi nella V annualità L.R. 15/2009

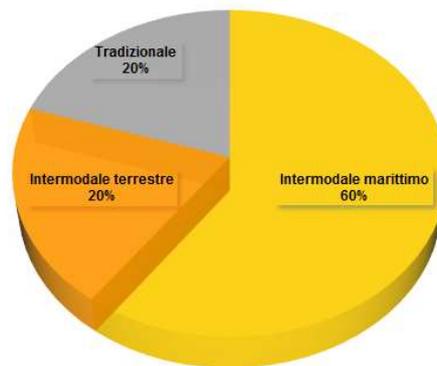
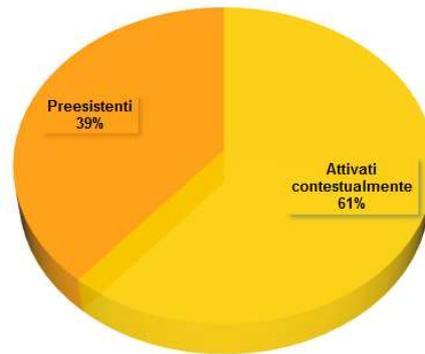


Figura 262
Servizi attivi nella V annualità, ripartizione tra attivati contestualmente all'inizio dei contributi e preesistenti L.R. 15/2009



Nella prima annualità di effettuazione i servizi incentivati la L.R. 15/09 hanno trasportato 3.750.027 t di merce, di cui 2.681.870 t aggiuntive rispetto al 2009. Di queste, 1.551.727 t hanno usufruito del contributo.

Nella seconda annualità di effettuazione i servizi incentivati hanno trasportato 4.506.904 t di merce, di cui 3.513.666 t aggiuntive rispetto al 2009. Di queste 1.663.890 t hanno usufruito del contributo.

Nella terza annualità di effettuazione i servizi incentivati hanno trasportato 3.911.548 t di merce, di cui 2.968.290 t aggiuntive rispetto al 2009. Di queste 1.949.300 t hanno usufruito del contributo.

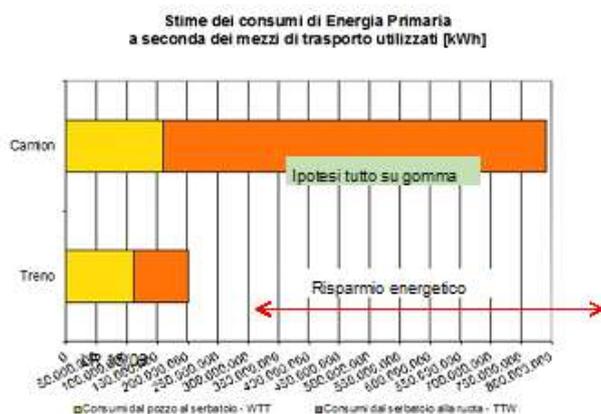
Nella quarta e quinta annualità di effettuazione i servizi incentivati, pur in assenza di contributo, hanno trasportato, rispettivamente, 3.774.530 t e 3.528.807 t di merce.

È evidente l'effetto "volano" che il contributo ha avuto sui servizi che ne hanno usufruito, perché le tonnellate complessivamente trasportate sono state più che doppie rispetto a quelle coperte da contributo, mentre i servizi, in linea generale, sono proseguiti anche nel biennio successivo, con livelli di traffico prossimi a quelli registrati nel triennio con contribuzione.

Considerando solo le tonnellate aggiuntive trasportate rispetto all'anno precedente gli incentivi, i benefici ambientali apportati dal contributo erogato dalla L.R. 15/09 sono stati calcolati come differenza tra le emissioni correlate alle tonnellate aggiuntive, come se fossero state trasportate su gomma (ipotesi senza L.R. 15/09) e le emissioni generate dalle stesse tonnellate effettivamente trasportate su ferro. La stima delle emissioni è stata ottenuta utilizzando il modello Ecotransit, realizzato su iniziativa delle principali società ferroviarie europee.

Nel seguente istogramma è riportato il confronto tra i consumi di energia primaria legati ai traffici incrementali tra il caso reale, trasporto su treno, e l'ipotesi di trasporto delle stesse tonnellate su camion.

Figura 263
Risparmio energetico dato dalla L.R. 15/2009



Come si può notare, trasportare le merci su ferro ha consentito, nell'arco di tre anni, un risparmio di circa il 75% dell'energia primaria. In termini quantitativi tali risparmi di energia primaria ammontano a oltre 590 GWh, pari al consumo quasi 73.000 famiglie per ciascuno dei tre anni considerati, cioè il consumo annuale di una cittadina media di provincia.

Considerando che il costo dell'energia elettrica è pari a circa 0,163 €/kWh risulta che il risparmio totale introdotto dalla legge, in termini di bolletta energetica sarebbe superiore a 96 milioni di euro, a fronte di contributi effettivamente erogati di poco superiori a 5,785 milioni di euro.

Complessivamente, grazie alla diversione modale, è 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.

Infine la valutazione delle esternalità, secondo il modello dell'UE del Progetto Marco Polo II, permette di calcolare che, nei tre anni di incentivazione della L.R. 15/09, i benefici superano i 38.700.000 euro, a fronte di contributi erogati per poco meno di 5.800.000 euro.

- **Legge Regionale 10/2014 “Interventi per il trasporto ferroviario e fluviomarittimo delle merci”**

La Regione, anche su sollecitazione dell'Assemblea legislativa, nel 2013 ha predisposto e approvato un **nuovo progetto di legge d'incentivazione al trasporto ferroviario merci** e, concluso l'iter all'Unione europea per la notifica sugli Aiuti di Stato, ha adottato la legge il 30 giugno 2014 (L.R. 10/2014). Il bando di attuazione è stato approvato e pubblicato il 28 luglio 2014.

La misura proposta consiste in un nuovo regime di aiuti, che ha seguito la L.R. 15/09, ormai conclusa.

La legge regionale e il successivo bando di attuazione prevedevano anche l'**incentivazione al trasporto fluviale e fluviomarittimo**, la cui misura sarebbe stata determinata nel rispetto del limite dell'importo del massimale generale “de minimis” previsto dal Reg CE 1998/2006. Tuttavia, all'atto della formazione della graduatoria, è pervenuta solamente una domanda relativa ai servizi fluviali e fluviomarittimi, in seguito giudicata non ammissibile. Tutte le risorse disponibili sono pertanto state assegnate a servizi di trasporto ferroviario, secondo le priorità stabilite dalla graduatoria formata in base ai criteri stabiliti nel bando.

Lo stanziamento complessivo è pari a € 800.000 annui, originariamente destinato al traffico su ferro per il 90% e a quello fluviomarittimo per il 10%, ma, per quanto detto, l'intero importo è stato assegnato al traffico ferroviario.

Le **imprese** che hanno presentato domanda di contributo per traffico ferroviario **sono 23, per un totale di 37 servizi proposti**.

Le risorse disponibili hanno permesso di assegnare i contributi ai primi 11 servizi della graduatoria, effettuati da 10 imprese. In conformità ai criteri premianti stabiliti nella legge, specificati nel bando di attuazione, i servizi a medio-corto raggio intraregionale ed i collegamenti retroportuali hanno ottenuto punteggi elevati e sono risultati privilegiati nell'assegnazione delle risorse. Ben 8 servizi su 11 (pari al 72%) hanno origine/destinazione nel porto di Ravenna, mentre gli altri tre fanno capo a La Spezia.

Tabella 80
Tonnellate complessive, aggiuntive trasportate e n. treni effettuati con LR 10/2014

Tonnellate complessive trasportate I annualità	Tonnellate complessive trasportate II annualità	Tonnellate complessive trasportate III annualità	TOTALE
3.603.828	3.866.208	4.029.621	11.499.657
Tonnellate aggiuntive trasportate I annualità	Tonnellate aggiuntive trasportate II annualità	Tonnellate aggiuntive trasportate III annualità	TOTALE
1.278.720	1.207.227	1.389.640	3.875.587
N. treni effettuati I annualità	N. treni effettuati II annualità	N. treni effettuati III annualità	TOTALE
4.342	4.816	4.873	14.031

■ **Prima annualità**

Nel corso della prima annualità, nell'ambito dei servizi ammessi a contributo, sono stati effettuati 4.342 treni, che **hanno trasportato complessivamente 3.603.828 tonnellate di merce, delle quali 1.278.720 aggiuntive rispetto al 2013**.

Di seguito si riporta la tabella riassuntiva delle caratteristiche di ciascun servizio destinatario di contributo: Rispetto alla precedente L.R. 15/09, va notata una prima differenza riguardante la ripartizione fra nuovi servizi, attivati contestualmente all'entrata in vigore della Legge, e servizi preesistenti, potenziati grazie al contributo. Le percentuali, rispetto alla precedente L.R. 15/09, sono invertite.

■ **Seconda annualità**

Nel corso della seconda annualità, nell'ambito dei servizi ammessi a contributo, sono stati effettuati 4.816 treni, che **hanno trasportato complessivamente 3.866.208 tonnellate di merce, delle quali 1.207.227 aggiuntive rispetto al 2013**.

Questo conferma il consolidamento di alcune relazioni "di forza" del trasporto ferroviario sul territorio regionale, come quelle per il trasporto di argille fra Ravenna e Dinazzano, i trasporti siderurgici fra Ravenna e l'area centrale della pianura padana e il trasporto intermodale di prodotti finiti fra l'Emilia centrale e i porti di esportazione, in particolare, ma non solo, La Spezia.

È importante sottolineare come i flussi di argille e di materiali siderurgici in partenza dal porto di Ravenna abbiano ormai raggiunto una quota di trasporto ferroviario superiore al 30%, saturando di fatto il traffico cosiddetto "ferroviabile", ossia raggiungendo quasi la percentuale massima trasportabile alle attuali condizioni di mercato.

Rispetto alla prima annualità sono stati sospesi due servizi, entrambi per motivi commerciali. Il servizio Ravenna-Cavatigozzi (CR) di ASTL è stato sospeso in quanto il cliente ha rilevato uno stabilimento siderurgico a Trieste e, conseguentemente, riorganizzato la catena logistica e attivato un analogo servizio fra Trieste e Cavatigozzi.

È stato possibile recuperare parzialmente alcune risorse già assegnate a questo servizio per la seconda annualità, permettendo di completare l'assegnazione per gli ultimi quattro servizi ammessi in graduatoria (il cui contributo assegnato era inferiore a quanto richiesto, a causa dell'esaurimento delle risorse) e di scorrere la graduatoria, includendo ulteriori 4 servizi (Dinazzano - Genova Voltri, Dinazzano – Livorno, Rubiera - Genova Voltri e Rubiera - La Spezia). Tutti i quattro nuovi servizi sono per traffico intermodale marittimo e fanno capo a nodi regionali e porti del Tirreno.

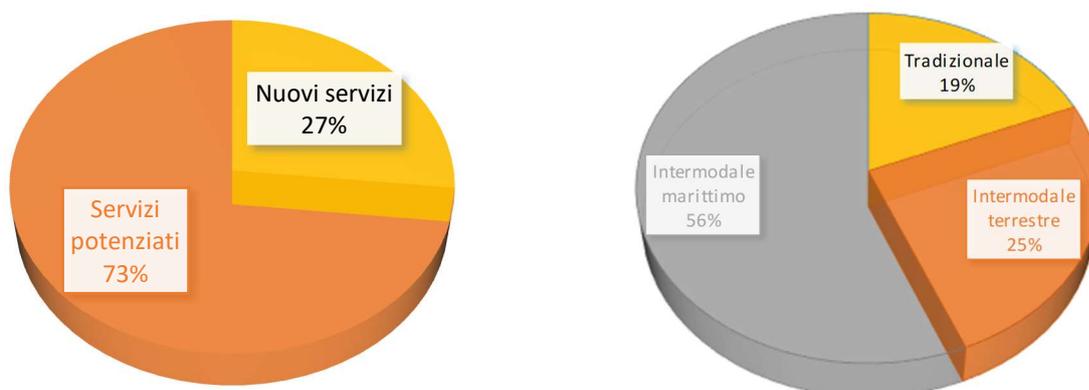
Tutti i servizi ammessi a contributo nella seconda annualità hanno completato l'anno incentivato entro il 2016.

Se i nuovi servizi ammessi a seguito dello scorrimento della graduatoria hanno usufruito quasi interamente dei contributi loro assegnati (€ 56.726,76 liquidati su € 57.359,68 assegnati), i 4 servizi per i quali è stata completata l'assegnazione di contributi non hanno usufruito di tale incremento, avendo trasportato solo una piccola parte delle tonnellate preventivate in fase di domanda. Uno di questi servizi è stato addirittura sospeso (Ravenna-Parma di CePIM) per scelte commerciali relative all'approvvigionamento delle materie prime, da parte del cliente, mentre un altro (Bologna Interporto – La Spezia), non ha raggiunto i minimi per accedere al contributo, confermando la tendenza negativa dell'Interporto di Bologna, che continua a perdere quote (seppur incrementalmente modeste) di traffico.

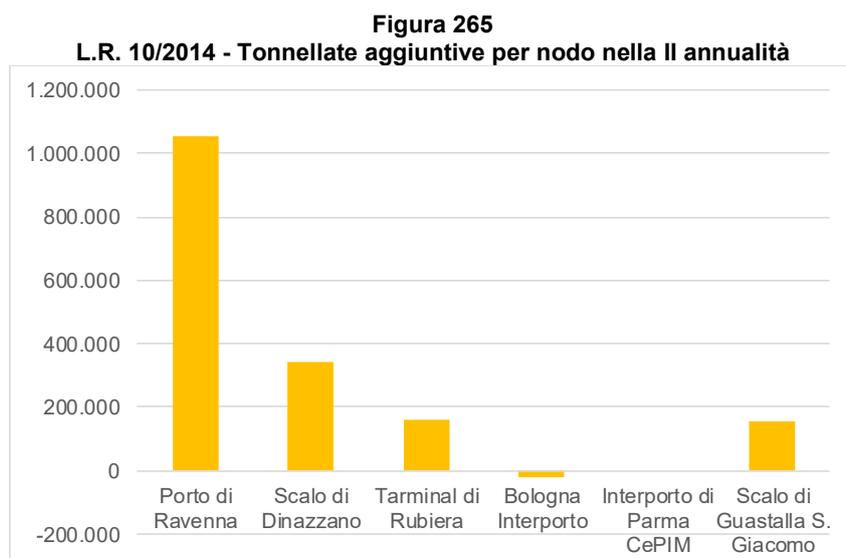
Per quanto riguarda le caratteristiche del traffico i dati della seconda annualità confermano quanto già rilevato nella prima.

La ripartizione fra le varie tipologie di trasporto è pressoché equa fra le tre categorie (intermodale marittimo, intermodale terrestre e tradizionale).

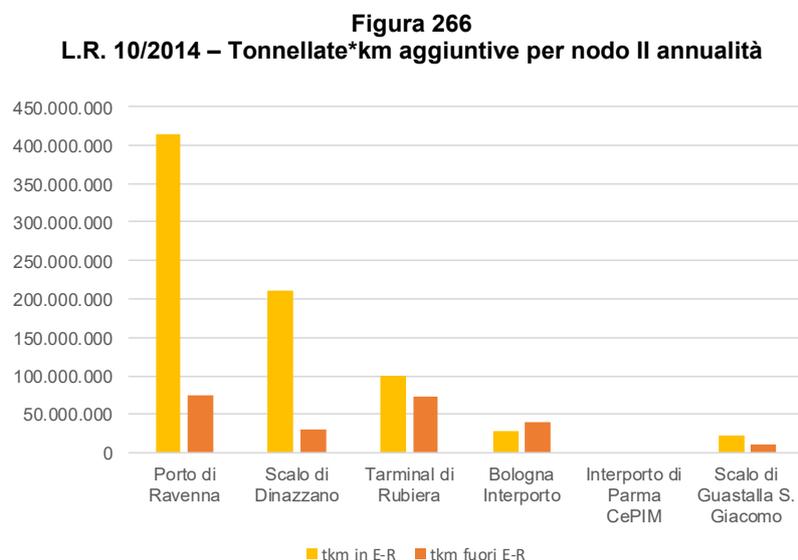
Figura 264
L.R. 10/2014 - Servizi attivi nella II annualità.
Ripartizione tra nuovi e potenziati (a sinistra) - Tipologie di trasporto (a destra)



Per quanto riguarda le tonnellate aggiuntive, trasportate rispetto all'anno di riferimento 2013, risulta evidente la vocazione del contributo, in coerenza con i principi espressi dalla Legge, al retroporto di Ravenna, nodo cui fa capo un traffico nettamente preponderante rispetto agli altri nodi regionali.



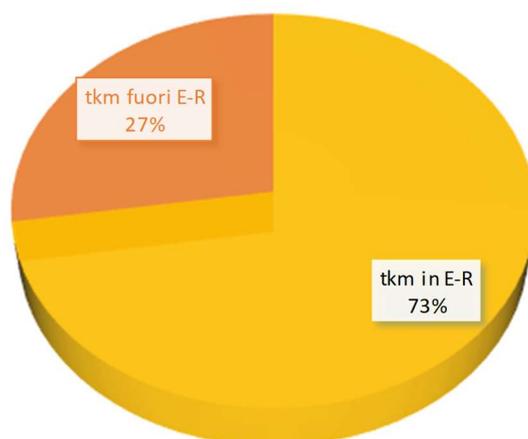
La preponderanza di Ravenna è evidente anche in termini di tonnellate*chilometro.



Dalla figura precedente si intuisce come i servizi attivi nell'ambito della L.R. 10/2014 siano nettamente vocati al trasporto intraregionale, con percorrenze relativamente limitate al di fuori della Regione e nessun servizio proveniente o diretto in un Paese estero.

Dalla seguente figura si nota questa ripartizione, espressa in termini di tonnellate*km sul totale trasportato dai servizi (tonnellate trasportate in precedenza più nuovi servizi e potenziamenti).

Figura 267
L.R. 10/2014 – Tonnellate*km totali trasportate dai servizi ammessi II annualità

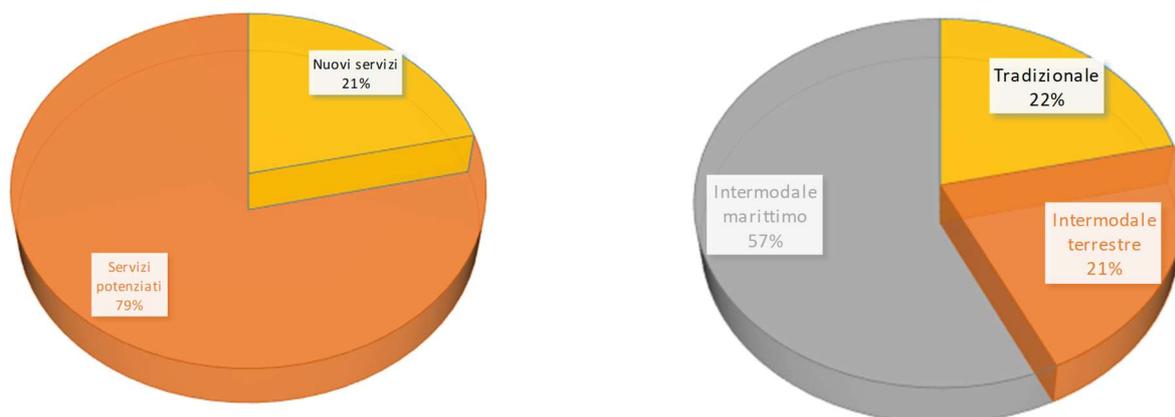


Terza annualità

La terza annualità ha sostanzialmente confermato l'andamento della seconda, specie per quanto riguarda il numero di treni complessivi, arrivati a 4.873, mentre **le tonnellate trasportate sono incrementate fino a 4.029.621, di cui 1.389.640 aggiuntive.**

Le relazioni "di forza" del trasporto ferroviario sul territorio regionale si confermano in continuo aumento, con il trasporto di argille fra Ravenna e Dinazzano (due servizi), cresciuto da 839.237 t a 967.910 t. I trasporti siderurgici fra Ravenna e l'area centrale della pianura padana sono anch'essi aumentati, con il servizio su Piadena ormai arrivato a 1.042.144 t trasportate e quello su Guastalla a 225.775 t.

Figura 268
L.R. 10/2014 - Servizi attivi nella III annualità.
Ripartizione tra nuovi e potenziati (a sinistra) - Tipologie di trasporto (a destra)



Nel corso della terza annualità si è registrata anche una limitata e temporanea riattivazione del servizio Ravenna-Cavatigozzi (CR), sufficiente comunque a superare i minimi necessari per accedere al contributo.

Le rimanenti risorse già assegnate a questo servizio per la terza annualità sono state successivamente e parzialmente recuperate, completando l'assegnazione per gli ultimi quattro servizi ammessi in graduatoria (il cui contributo assegnato era inferiore a quanto richiesto, a causa dell'esaurimento delle risorse) e scorrendo la graduatoria, includendo ulteriori 4 servizi (Dinazzano - Genova Voltri, Dinazzano - Genova Marittima, Rubiera - Genova Voltri e Rubiera - La Spezia).

I 4 servizi per i quali è stata completata l'assegnazione di contributi non hanno usufruito di tale incremento, poiché il Ravenna-Parma ha continuato l'inattività già manifestata nella seconda annualità, mentre gli altri tre non hanno raggiunto i minimi per accedere al contributo. Al contrario, i quattro servizi ammessi a seguito dello scorrimento della graduatoria hanno usufruito quasi interamente dei contributi loro assegnati (€ 71.244,82 su € 79.865,77 assegnati).

Per alcune Imprese, i traffici provenienti dal nord Europa hanno subito pesanti conseguenze a seguito dell'interruzione di Rastatt (D).

Figura 269
L.R. 10/2014 - Tonnellate aggiuntive per nodo nella III annualità

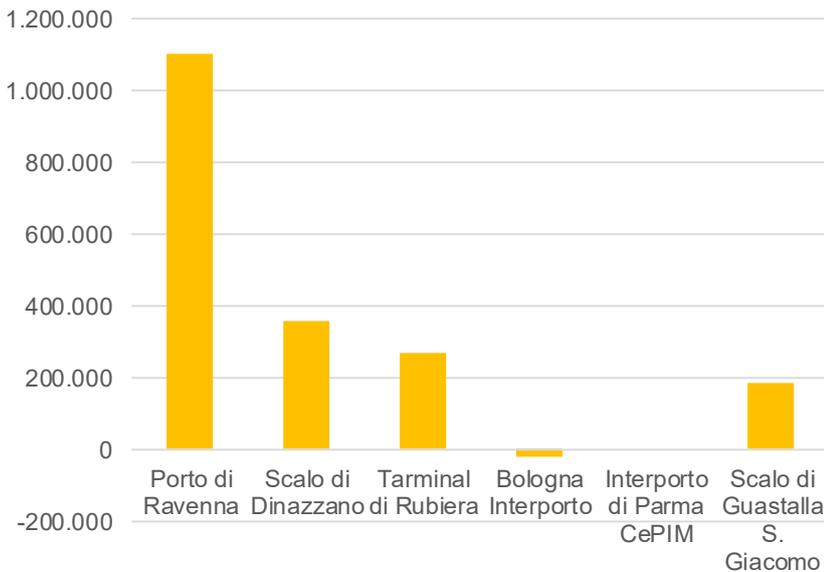


Figura 270
L.R. 10/2014 - Tonnellate*km aggiuntive per nodo III annualità

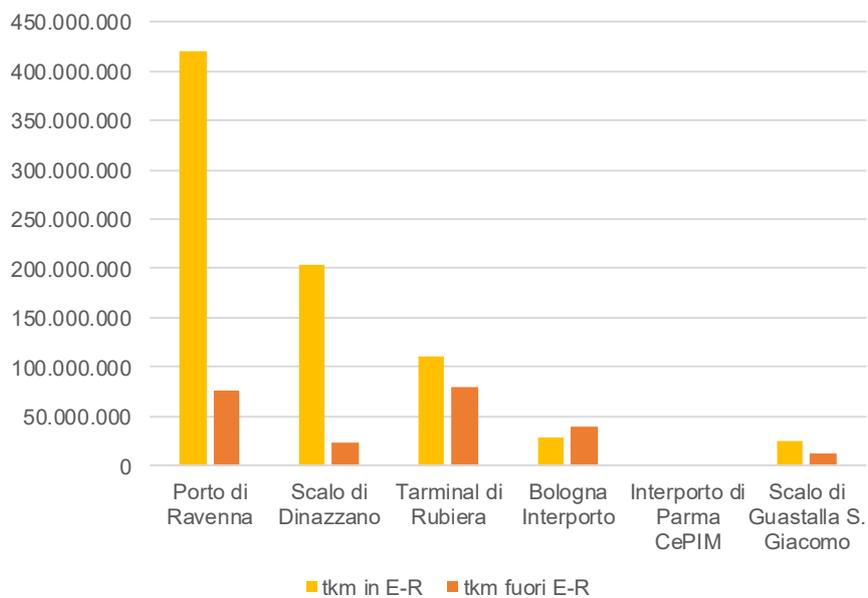
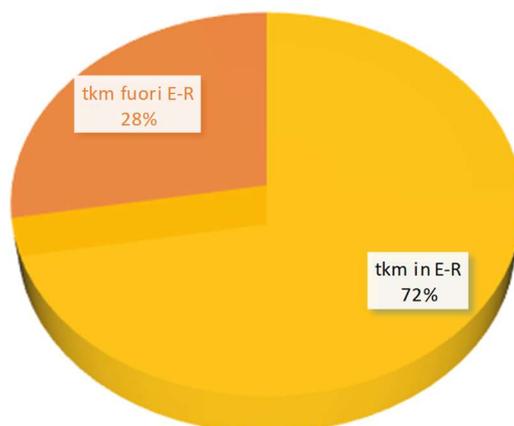


Figura 271
L.R. 10/2014 – Tonnellate*km totali trasportate dai servizi ammessi III annualità



9.5 LA LOGISTICA URBANA

Il **governo della distribuzione delle merci nelle città** è uno degli ambiti di intervento finalizzati a migliorare l'efficienza dei sistemi urbani e a ridurre i livelli dell'inquinamento atmosferico provocato dal traffico stradale. In questo contesto si inseriscono i **progetti di city logistic**, il cui obiettivo è quello di razionalizzare la distribuzione delle merci nelle città (detta *supply chain* o ultimo miglio), attraverso un insieme di provvedimenti e azioni volte a migliorare l'organizzazione della distribuzione delle merci.

L'Emilia-Romagna fin dal 2002 si è dedicata a questo tema con una serie di iniziative legislative e di supporto tecnico/conoscitivo. L'intervento regionale, grazie al ruolo di coordinamento, ha garantito una maggiore circolazione delle esperienze più importanti di altre realtà, a vantaggio degli Enti locali.

Gli interventi promossi dalla Regione per la logistica urbana prendono avvio nell'ambito degli **"Accordi sulla qualità dell'aria"** del 2004, con l'intento di diminuire sia la congestione del traffico, sia le emissioni inquinanti. In particolare, la **Misura 5 riguarda il trasporto merci in ambito urbano** e prevede *"interventi infrastrutturali e tecnologici per la mobilità sostenibile dei mezzi utilizzati nelle attività produttive e commerciali e di distribuzione delle merci"*, attraverso la promozione di specifiche azioni volte a rendere più funzionale e meno impattante il trasporto destinato sia alla distribuzione commerciale sia all'acquirente finale.

Gli elementi principali dei **progetti nelle 12 città coinvolte con la Misura 5**, sono stati i seguenti:

- governo degli accessi e dei percorsi, regolazione e ottimizzazione delle infrastrutture viarie mediante definizione di finestre orarie, corsie e piazzole dedicate, percorsi per tipologie di veicoli;
- misure per il consolidamento carichi e riduzione del numero di mezzi che entrano in centro (misure regolamentari e riorganizzative; piattaforme per la distribuzione urbana CDU; cabine di regia);
- riduzione delle emissioni inquinanti con incentivi alla trasformazione dei veicoli o sostituzione con altri a basso impatto.

Le cifre liquidate complessivamente dalla Regione agli Enti locali per i progetti di logistica urbana ammontano, al 2017, a **3.831.998,46 euro**, su 6.103.785,43 di contributo regionale inizialmente previsto, **per un costo complessivo dei progetti di 12.104.507,88 euro**. I progetti finanziati, al 2017 risultano tutti completati ad esclusione di Forlì che è ancora in corso di completamento grazie ad una integrazione finanziata dal Ministero.

Il programma di attività sulla logistica urbana sviluppato dalla Regione ha previsto inoltre, nel 2011, attività di divulgazione e formazione verso i tecnici comunali e una sperimentazione a Reggio Emilia sull'ottimizzazione della consegna del settore parcel.

Tuttavia negli anni i singoli Comuni, rivolgendo lo sguardo essenzialmente all'ambito locale, hanno adottato soluzioni tra loro disomogenee, in particolare per le regole di accesso, le fasce orarie e le caratteristiche dei veicoli ammessi.

Per evitare che l'impatto di tali disomogeneità aumentasse la complessità gestionale degli operatori che lavorano su scala territoriale regionale, abbassandone i livelli di efficienza con ripercussioni sulle comunità locali sia di qualità ambientale sia di valorizzazione economica, nel 2012 la Regione, ha attivato **un tavolo di coordinamento per l'armonizzazione delle regole di accesso dei veicoli per la distribuzione di merci alla ZTL e/o al centro urbano** (con le Province e i Comuni superiori a 50.000 abitanti), che ha individuato **regole più omogenee per rendere più agevole l'operatività del sistema produttivo e distributivo delle merci** e ha portato nel 2013 alla firma di un **'Accordo** tra la Regione Emilia-Romagna e i Comuni di Bologna, Cesena, Faenza, Ferrara, Forlì, Imola, Modena, Parma, Piacenza, Ravenna, Reggio Emilia e Rimini.

Le finestre orarie minime comuni individuate nell'Accordo si applicano tutti i giorni da lunedì a venerdì la mattina dalle 9 alle 10:30 e il pomeriggio dalle 15 alle 16:30; in questi orari dovrà sempre essere garantito l'accesso alle ZTL ai veicoli merci Euro 4 e superiori, Gpl/Metano ed elettrici.

A fine 2015 è stato avviato lo studio sull'eventuale armonizzazione della modulistica per l'accesso dei veicoli merci alla ZTL delle principali città della Regione. Nel 2017, anche grazie alla collaborazione di ITL e al **progetto europeo NOVELOG**, è stato completato lo studio di una possibile semplificazione armonizzata per la richiesta dei permessi di accesso e sosta dei veicoli merci ai centri abitati. Il progetto prevede la realizzazione di uno sportello unico, ovvero un portale web, per uniformare l'accesso da parte degli utenti (es. operatori logistici e trasportatori) ai vari sistemi locali e diventare così uno sportello unico di gestione dei permessi su base regionale, con le seguenti caratteristiche: funzioni di 'frontend', ovvero di sportello telematico regionale, lasciando inalterata la struttura tecnologica dei Comuni (banche dati dei vari sistemi locali). Lo sportello telematico regionale si proporrebbe di fornire un unico punto di accesso digitale ai seguenti servizi: verifica dei requisiti per l'ottenimento dei permessi, verifica dei permessi attivi e richiesta di nuovo permesso e infine modifica o rinnovo di un permesso attivo. Sarà attivato un tavolo con i Comuni per verificare la disponibilità per una sua concreta attuazione.

Infine, con il **progetto europeo SUCCESS** sulla logistica urbana e sulla logistica per la realizzazione delle grandi opere, la Regione si è posta l'obiettivo di indagare in che modo la gestione della catena di distribuzione e l'eventuale realizzazione di Centri di Consolidamento Urbano per il settore delle costruzioni possano contribuire a ridurre i costi e gli impatti negativi della distribuzione delle merci nelle aree urbane.

La riflessione alla base del progetto è che il 41% della popolazione europea (dato Eurostat) vive in aree urbane e la percentuale è destinata a crescere per il perdurare di due fenomeni: l'aumento demografico mondiale e il fenomeno di concentrazione della popolazione nelle città. Tutte le città europee sono quindi chiamate ad affrontare lo sviluppo delle infrastrutture al servizio dei centri urbani e il recupero e la riqualificazione del patrimonio edilizio preesistente, cercando di limitare il consumo di territorio salvaguardando l'ambiente. Il settore delle costruzioni, nell'Unione europea, assorbe il 40% del consumo energetico totale e produce circa il 35% delle emissioni di gas nell'aria.

La Regione Emilia-Romagna con il suo modello urbano policentrico dovrà accompagnare le città a dotarsi di alcuni strumenti chiave per ridurre gli impatti negativi che i grandi cantieri avranno nel contesto urbano mantenendosi internazionalmente attrattive. Questi temi sono importanti viste le condizioni meteorologiche e climatiche della pianura padana, particolarmente penalizzanti in termini

di qualità dell'aria, in particolare per le aree urbane; inoltre la costruzione di grandi infrastrutture rappresenta per le principali città della regione uno dei temi più attuali e di forte interesse, in considerazione dei nuovi cantieri già avviati o previsti, come il People Mover, del Passante di Mezzo, del Data Center del Centro Meteo Europeo, del Trasporto Rapido Costiero ecc.

I grandi cantieri nelle aree urbane, caratterizzate da carenza di spazi e grande congestione, possono arrecare gravi problematiche di sicurezza ai cittadini, soprattutto per pedoni e ciclisti e causare l'incremento dell'inquinamento e del rumore. Il flusso di camion nei cantieri, la mancanza di spazi dove ricevere e stoccare la merce, l'insicurezza ed i rischi di danni fanno dei luoghi di costruzione uno spazio di difficile gestione, aggravata dall'alta frammentazione delle imprese nella catena di fornitura. Il progetto europeo SUCCESS affronta queste sfide attraverso la sperimentazione di nuovi metodi di ottimizzazione e simulando il potenziale efficientamento ottenibile attraverso l'introduzione dei Centri di Consolidamento per le Costruzioni (CCC).

I CCC sono hub logistici, solitamente situati vicino ai centri urbani e facilmente accessibili, in cui i molteplici fornitori possono effettuare consegne meglio organizzate nella logica del just in time verso i cantieri, consolidando i carichi e stoccandoli in aree attrezzate e sicure.

Per valutare la fattibilità e gli impatti positivi per l'istituzione di questi CCC, il progetto ha analizzato i dati di quattro siti pilota in Europa. I risultati indicano che attraverso la creazione di un CCC si può ridurre del 65% il numero di giri necessari per rifornire giornalmente i cantieri oggetto dello studio. Questo ha un forte impatto sulla riduzione della congestione, sicurezza e sull'inquinamento delle aree urbane coinvolte in opere edilizie importanti.

9.6 INVESTIMENTI E PROGETTUALITÀ PER IL TRASPORTO MERCI E LA LOGISTICA URBANA

9.6.1 Investimenti per il Porto di Ravenna

Gli investimenti messi in campo in questi ultimi anni sul Porto di Ravenna traggono origine da **più fonti di finanziamento, sia statali che regionali**.

I **finanziamenti regionali** erogati al Porto di Ravenna e ancora in corso di completamento sono stati impiegati per l'approfondimento dei fondali. Nello specifico, tali finanziamenti sono stati assegnati come riportato nella tabella seguente:

Tabella 81
Programma finanziamenti

Opere	Fonte regionale di finanziamento	Importo programmato	Stato di attuazione
Approfondimento dei fondali del canale Piombone fino a -10,50 m/realizzazione delle opere di banchina e dei terrapieni	Fondi L.R. 9/95	€ 3.821.781,05	In corso esecuzione dei lavori

Sono inoltre in previsione **ulteriori finanziamenti statali legati all'Intesa Generale Quadro**, le cui risorse, in corso di reperimento, sono riassunte nella tabella già riportata al paragrafo 2.2.3 del presente documento.

9.6.2 Investimenti per la logistica urbana

Le risorse stanziare per la progettazione degli interventi di logistica urbana sono state complessivamente di **1.496.211,8 euro**, di cui 601.264 euro derivano da fondi europei, 639.459,84 euro sono fondi regionali della L.R. 30/98 e hanno coperto fino all'80% dei costi di progettazione, mentre la restante quota è stanziata dagli Enti locali. **Le risorse erogate per la realizzazione dei progetti sono regionali** e possono coprire fino al 50% del costo complessivo.

Il costo totale aggiornato relativo alla sola realizzazione degli interventi è di 8.225.532,74 euro, di cui 3.653.179,92 euro di risorse regionali.

Le cifre liquidate complessivamente dalla Regione agli Enti locali ammontano, al 2017, a 3.831.998,46 euro.

Di seguito si riporta una tabella riepilogativa dei finanziamenti erogati a tutto il 2017 per la realizzazione dei **progetti del programma regionale sulla logistica urbana**.

Tabella 82
Programma regionale degli interventi di logistica urbana (In euro)

AMBITO URBANO	TOTALE CONTRIBUTI PROGETTAZIONE + REALIZZAZIONE-MISURA 5 (finanz. europei e L.R.30/98) (risorse regionali sul costo complessivo esclusa IVA)		CIFRE LIQUIDATE al 2016
CESENA	33.180,00	su 47.400,00	33.180,00
FORLI'	712.700,20	su 1.424.718,00	173.732,19
MODENA	425.432,00	su 702.432,00	331.836,60
SASSUOLO	100.000,00	su 200.000,00	38.730,00
RAVENNA	296.400,00	su 370.400,00	296.400,00
FAENZA	133.026,00	su 222.047,00	133.006,41
RIMINI	54.344,38	su 77.640,00	54.344,38
PIACENZA	517.463,83	su 822.410,46	467.486,75
BOLOGNA	1.169.832,58	su 2.855.211,37	755.757,36
IMOLA	411.691,76	su 1.036.116,80	411.691,76
PARMA	821.133,51	su 1.492.267,02	821.133,51
FERRARA	54.799,50	su 78.285,00	54.799,50
REGGIO EMILIA	259.900,00	su 512.816,90	259.900,00
TOTALE	4.989.903,76	su 9.841.744,54	3.831.998,46

 azioni del progetto ancora in corso

 azioni del progetto completate

9.6.3 Investimenti per il trasporto ferroviario delle merci (L.R. 15/09 e L.R. 10/14)

Le risorse stanziare per incentivare il trasporto ferroviario delle merci dalla **L.R. 15/09** "Interventi per il trasporto ferroviario delle merci", prevedevano **un impegno di 3 milioni di euro per 3 anni, dal 2010 al 2012, per 9 milioni di euro complessivi**, tutti di risorse regionali.

I contributi effettivamente erogati sono stati pari a 5.551.407,07 euro.

Tabella 83
Contributi complessivamente erogati ripartiti per Impresa (dati definitivi) – L.R. 15/09

Impresa (in ordine alfabetico)	Contributo servizi I annualità in euro	Contributo servizi II annualità in euro	Contributo servizi III annualità in euro	Saldo finale
Beneventi Srl	7.665,84	195.997,68	175.752,00	3.285,36
Borsari Logistica Srl	23.789,11	Interrotto	Interrotto	-
Ce.P.I.M SpA	Non avviato	Non avviato	Non avviato	-
Dinazzano Po SpA	214.704,00	373.248,00	430.056,00	30.672,00
Gab Spedizioni Trasporti internazionali	31.063,28	Interrotto	Interrotto	-
Gestione Servizi Interporto Srl	84.000,00	108.000,00	96.000,00	24.000,00
Hupac intermodal S.A	Revocato	Revocato	Revocato	Revocato
Ignazio Messina & C. SpA	77.323,68	78.453,56	44.881,06	33.138,72
Interporto Servizi Cargo SpA	140.239,58	291.713,25	209.056,95*	73.433,98
CEMAT SpA	241.933,44	274.860,00	144.731,52	89.968,20
Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft Tfur kombinierten - Guterverkehr mbH & Co Kg	140.000,00	200.000,00	200.000,00	20.000,00
Logtainer Srl	49.140,00	63.180,00	56.160,00	7.020,00
Marcegaglia SpA	63.112,00	171.304,00	212.799,81	27.048,00
Metrocargo Italia Srl	Non avviato	Non avviato	Non avviato	-
Sogemar SpA	100.800,00	64.800,00	57.600,00	43.200,00
Spinelli Srl	106.522,52	160.097,32	180.105,00	12.494,20
Trenitalia SpA	Non avviato	Non avviato	Non avviato	-
VTG Italia Srl	10.276,96	Non richiesto	Non richiesto	1.818,20
Totale	1.290.570,41	1.981.653,80	1.913.103,72	366.078,66

Le risorse stanziare per incentivare il trasporto ferroviario delle merci dalla L.R. 10/14 “Interventi per il trasporto ferroviario e fluviomarittimo delle merci”, prevedono **un impegno di 800.000 euro per 3 anni, dal 2014 al 2016, per 2,4 milioni di euro complessivi**, tutti di risorse regionali.

I contributi erogati per la prima annualità sono stati € 743.661,16, per la seconda annualità € 565.865,16, mentre per la terza € 572.484,57, per il totale di € 1.882.010,89. Al termine delle prossime due annualità (in cui è stato previsto l’obbligo di continuare a effettuare il servizio) sarà erogato l’ultimo 15% del contributo.

Tabella 84
Contributi erogati ripartiti per Impresa (2018) – L.R. 10/2014

Impresa (in ordine alfabetico)	Contributo liquidato per servizi I annualità in euro	Contributo liquidato per servizi II annualità in euro	Contributo liquidato per servizi III annualità in euro
Cargo Clay Logistics Srl	14.898,55	3.272,14	0,00
CEMAT – Combined European Managment And Transportation	5.331,26	20.227,25	17.413,61
CePIM – Centro Padano Interscambio Merci SpA MERCITALIA INTERMODAL SpA	56.136,06	sospeso	sospeso
Dinazzano Po SpA	104.269,86	104.269,87	104.269,87
Logtainer Srl	87.174,85	100.789,78	100.789,78
Marcegaglia Carbon Steel SpA	142.500,00	142.500,00	142.500,00
SAPIR – Porto Intermodale Ravenna SpA	59.268,60	59.268,60	59.268,60
Siderlogistics Consorzio / ASTL Srl	142.500,00	sospeso	12.817,16
Spinelli Srl	32.810,48	36.766,02	36.654,05
Terminal Nord SpA	98.771,50	98.771,50	98.771,50
Totale	743.661,16	565.865,16	572.484,57