

**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 2018 il Prodotto Interno Lordo (PIL) in Italia è cresciuto solo di + 0,9%: meno delle previsioni e in netto rallentamento rispetto al +1,5% del 2017.

L'Italia è ancora il paese che cresce di meno in Europa. In media, il PIL dell'Eurozona nel 2018 è salito infatti di +1,8% (in calo rispetto al +2,5% del 2017), mentre quello della UE-28 di +1,9%. In Germania il PIL cresce di +1,4%.

Il rallentamento della crescita italiana nel corso del 2018 si inserisce in un contesto di indebolimento del ciclo internazionale condiviso da tutte le principali economie europee. Nel nostro Paese la flessione è stata più accentuata, ampliando nuovamente il divario di crescita rispetto all'area dell'euro che si era ridotto nel biennio precedente. Il peggioramento del PIL è legato in gran parte al ridimensionamento del contributo della domanda interna.

L'Emilia-Romagna si conferma invece nel 2018 la prima regione italiana per ritmo di crescita insieme alla Lombardia, con un aumento del PIL di +1,4% (stima Prometeia) sostenuto dalle esportazioni (+2,1%) e dal ciclo positivo degli investimenti, mentre è molto più contenuta la crescita dei consumi (+1%).

In termini reali, il PIL regionale nel 2018 dovrebbe risultare superiore del 7,9% rispetto ai livelli minimi toccati al culmine della crisi nel 2009, ma ancora sostanzialmente in linea con il livello del 2007. Accelera la tendenza positiva degli occupati nel 2018 (+1,1%), riducendo sensibilmente il tasso di disoccupazione (5,9%).

## 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 Portograribaldi 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.

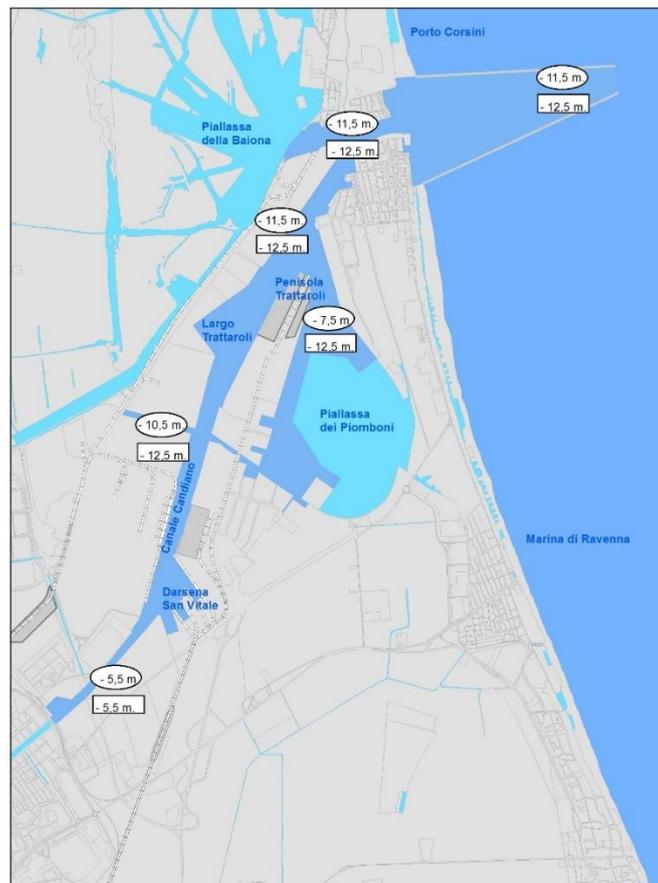
Su Ravenna confluiscono inoltre numerose altre strade di rango nazionale che collegano il porto con gli altri nodi interni ed esterni alla regione: la SS16 Adriatica, la SS67 Tosco-Romagnola e la E45



Romagna, tra quelle già indicate e contenute nel Programma delle Infrastrutture Strategiche contenuto nell'XI Allegato Infrastrutture.

Nella seduta del CIPE del 28/2/2018 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 e a risorse proprie dell'Autorità di Sistema Portuale, e che ne garantiscono la copertura finanziaria;

**Figura 215**  
**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, allo scopo di risolvere alcune criticità cittadine di interferenza tra la viabilità e le dorsali merci del porto (sottopasso stradale via Molinetti 15M€, adeguamento sagoma PC80 cavalcavia Teodorico 5M€, sottopasso pedonale stazione-darsena 3,5M€, 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, 3,2M€), 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, 1M€) 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.

C'è da segnalare che a causa di una mareggiata avvenuta a inizio 2018 si è creato un dosso all'imboccatura del porto che ha causato notevoli limitazioni all'accesso in porto alle navi di pescaggio elevato (superiore ai 9 m) e questo ha indubbiamente avuto ripercussioni nel corso del 2018 sul traffico merci e passeggeri. L'intervento per la sua rimozione si è concluso solo nell'autunno, poiché le normative ambientali e di gestione dei contratti attualmente vigenti pongono molteplici adempimenti che rallentano inevitabilmente le procedure.

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.

L'Autorità di Sistema Portuale di Ravenna sta anche cercando, insieme alla Regione, di migliorare le condizioni dei servizi di collegamento alle reti di appoggio dei nodi terrestri e di intervenire sull'informatizzazione delle procedure doganali e sui servizi che rendono rapide e fluide per il cliente le operazioni portuali, con regole e procedure omogenee in tutti i porti del nord Adriatico. Dopo un primo tentativo dal 2014 al 2016 in cui, attraverso un accordo tra la AUSL di Ravenna e l'USMAF si è cercato di implementare il personale degli uffici doganali di frontiera con il personale AUSL, si stanno ora analizzando altre soluzioni, poiché quella precedentemente individuata non aveva dato i risultati sperati. Allo stato attuale è in corso di realizzazione in zona terminal container il nuovo Posto di controllo Frontaliero, ovvero una sede unica per gli uffici operativi di USMAF, PIF (veterinario) e servizio fitosanitario regionale. Contestualmente si sta verificando con il supporto del Laboratorio zooprofilattico regionale, che ha attualmente le sedi a Lugo e Bologna, necessario per alcune tipologie particolari di analisi, la possibilità di attivare nuove procedure per realizzare direttamente a

Ravenna la miscelazione dei materiali, anziché a Lugo, da analizzare successivamente a Bologna evitando così che sia invece il personale USMAF ad essere accompagnato a Lugo per controllare le attività di miscelazione.

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 56**

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
2018	19.320	18.068

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

Come si può notare dopo la crisi del 2015, il 2016 e il 2017 avevano segnato un recupero con un trend positivo di crescita sulle crociere grazie alla riattivazione del mercato italiano ed estero. Purtroppo **nel 2018 i crocieristi sono calati del 64%: 18.068 passeggeri contro i 50.133 del 2017**. Le toccate delle navi da crociera, a causa dell’insabbiamento nell’avamposto di Porto Corsini, sono passate da 48 a 34. Facendo una media matematica, è come se fossero andati persi 2.290 turisti per ogni nave.

**Figura 216**  
**Il nuovo terminal passeggeri nel Porto di Ravenna**



*Fonte: Autorità Portuale di Ravenna.*

Il Terminal Traghetto 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 – Traghetto e Crociere s.r.l. (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**, per 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.

E' 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

Nel 2018 il trasporto merci italiano ha rallentato la sua crescita<sup>41</sup> rispetto agli anni precedenti (+1,9% contro il +3,4% del 2017 e +4,1% del 2016), risentendo sia di problematiche strutturali interne, sia, come il resto d'Europa, delle contingenze del commercio mondiale che ha sofferto dei rischi relativi agli esiti del negoziato commerciale tra gli Stati Uniti e la Cina, al possibile riacutizzarsi delle tensioni finanziarie nei Paesi emergenti, alla Brexit, al rallentamento dell'attività economica in Cina, ecc.

Il rallentamento si è manifestato in tutte le modalità di trasporto. Tale dinamica<sup>42</sup> è iniziata nella seconda metà del primo semestre e si è accentuata nel secondo semestre ripercorrendo l'andamento dell'indice della produzione industriale: dall'iniziale +2,7% a -1,3% (media annuale +0,7%).

Il rallentamento della crescita italiana nel corso del 2018 è stato più accentuato rispetto agli altri paesi europei, ampliando il divario rispetto all'area dell'euro che si era ridotto nel biennio precedente. L'export italiano è in calo soprattutto verso i paesi extra-Ue e il trasporto via mare in particolare è arretrato di -0,2%.

Relativamente ai transiti marittimi nel Mediterraneo, il raddoppio del Canale di Suez nel 2015 ha trainato la crescita del traffico merci. Nel 2018 è stato segnato il nuovo record delle merci imbarcate sulle navi che hanno attraversato Suez: 18.174 navi (+3,6% con +8,2% di ton trasportate rispetto al 2017) con un traffico volto soprattutto all'importazione, infatti le merci imbarcate nei porti del Mediterraneo settentrionale che hanno attraversato Suez verso sud sono state pari a 62,5 milioni di ton, (-18,7% sul 2017), mentre le merci sbarcate nei porti del Mediterraneo settentrionale provenienti dal canale da sud verso nord sono state 97,6 milioni di ton (+1,0% sul 2017).

Questi flussi di traffico in crescita non sembrano aver influito molto sui porti italiani, infatti negli ultimi dieci anni la crescita maggiore si è avuta in alcuni porti della costa settentrionale dell'Africa come il Tanger Med in Marocco (+452,1%) e il Pireo in Grecia (+199,8%).

Tuttavia, nonostante il Mediterraneo abbia guadagnato terreno in questi ultimi anni, sono sempre i grandi porti del Nord Europa che continuano a movimentare le maggiori quantità di merci in container.

Con l'adesione dell'Italia alla nuova via della seta cinese, Belt and Road Initiative (Bri), i porti di Genova e Trieste sono diventati il punto di arrivo della linea immaginaria che collega la Cina all'Europa via mare, con la firma di specifici accordi commerciali tra Roma e Pechino.

Secondo le autorità italiane sarà un'occasione per il rilancio dell'economia del mare nazionale, così come è avvenuto in Grecia dopo l'acquisizione nel 2016 del porto del Pireo da parte di una grande società cinese.

E' da sottolineare che l'Italia realizza oltre un terzo del proprio interscambio commerciale via mare per un totale di oltre 240 miliardi di euro.

Secondo i dati di Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (Srm) e di Assoport, l'Italia è la terza potenza marittima in Europa, dopo l'Olanda e il Regno Unito. Gli scali italiani, caratterizzati da piccole e medie dimensioni, sono leader nel Mediterraneo del trasporto a breve raggio mentre mostrano difficoltà rispetto alla crescente tendenza del trasporto internazionale al gigantismo navale a vantaggio di altri porti della Spagna e del Nord Africa, a causa sia di limiti naturali (fondali bassi), sia di limitazioni nei collegamenti infrastrutturali.

È da sottolineare che il 2018 in Italia è stato il secondo anno dopo la riforma delle ex Autorità Portuali, caratterizzata dalla soppressione, accorpamento e contestuale istituzione di 15 nuove Autorità di Sistema Portuale (AdSP) che amministrano oltre 50 porti, nonché da significative

<sup>41</sup> Rapporto dell'Osservatorio Congiunturale Trasporti di Confcommercio, realizzato in collaborazione con Conftrasporto.

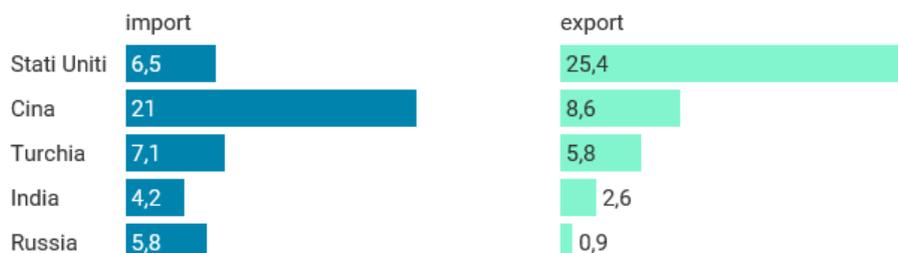
<sup>42</sup> Nota Congiunturale 2018 elaborata dal Centro Studi Confetra – Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica.

modifiche nella governance dei porti che hanno restituito centralità al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nei processi di pianificazione.

I cargo che approdano in Italia trasportano per la maggior parte rinfuse liquide (37%) e solide (14%) e container carichi di prodotti e derrate (23%). Importante anche il traffico Ro-Ro (21%), di cui l'Italia detiene la flotta meglio attrezzata del Mar Mediterraneo.

I Paesi con cui l'Italia ha un interscambio commerciale marittimo maggiore sono gli Stati Uniti, la Cina, la Turchia e l'India.

**Figura 217**  
**Paesi dell'interscambio marittimo italiano (2017)**  
 (dati espressi in miliardi di euro)



Fonte: SRM - Assoport. Grafico di Rita Parrella e Enrico Bergianti. Datajournalism 1/04/2019.

Il trasporto via mare in Italia nel 2018, pur diminuendo, ha mostrato la tenuta del traffico containerizzato di destinazione finale (+4,8%, contro il + 7,4 dell'anno precedente) e di quello RO-RO (+2,5% che nei primi sei mesi era stato del +4,7%, e nel 2017 + 8,1%). Complessivamente calano le rinfuse liquide -1% e le rinfuse solide -4,6% e continua ad arretrare drammaticamente il transhipment (-10,1%, nel 2017 -10%) con il -56,3% di Cagliari e il -4,9% di Gioia Tauro.

Tra i porti più dinamici nell'ultimo anno che hanno registrato una buona crescita ci sono Venezia e Livorno, questo almeno secondo una classifica generale che non tiene conto delle specializzazioni che contraddistinguono i diversi porti.

Trieste è il porto italiano con la maggior quantità di tonnellate di merci complessivamente movimentate nel 2018, con 62,7 Mil di ton (+1,2% sul 2017). È il primo porto petrolifero italiano, infatti movimentata prevalentemente rinfuse liquide anche se negli ultimi anni sta crescendo anche nelle merci varie. Anche nel 2018 ha segnato un forte incremento del traffico movimentato per ferrovia con un incremento di +12% sul 2017. 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.

Anche a Venezia crescono le merci movimentate, che ricomprendono prevalentemente i prodotti del settore manifatturiero (52%) al servizio della produzione delle industrie del Veneto e del Nordest. Venezia registra anche la crescita di +21% delle merci trasportate via traghetto, grazie al nuovo terminal di Fusina dedicato esclusivamente al traffico ro/ro e ro/pax. Il porto di Venezia ha incrementato il traffico movimentato per ferrovia di +11% sul 2017.

Tra i porti del nord Adriatico cresce anche il porto sloveno di Koper, collocato a fianco di Trieste e di fronte a Venezia, chiudendo il 2018 con un incremento del +2,9% sul 2017, movimentando complessivamente 23,37 Mil di ton.

Al secondo posto in Italia è Genova (nord Tirreno) con un traffico di 55,3 Mil di ton di merci (+0,3% sul 2017), con una crescita limitata nel 2018 presumibilmente a causa delle note difficoltà infrastrutturali dovute al crollo del ponte Morandi.

Da segnalare La Spezia, in cui la quota di trasporto ferroviario nel porto è arrivata al 33%, tra le più rilevanti in Italia e in Europa e che conferma negli anni l'eccellenza dello scalo in questa modalità di trasporto.

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

**Tabella 57**  
**Tonnellate trasportate nei principali porti del nord Italia (moltiplicare x 1.000)**  
(Anni 2014-2018)

Porti		Var. % tra 2013 e 2014	2015	Var. % tra 2014 e 2015	2016	Var. % tra 2015 e 2016	2017	Var. % tra 2016 e 2017	2018	Var. % tra 2017 e 2018
Adriatico	Ancona	+22,9%	8.593	+0,3%	8.941	+4,0%	8.670	-3,0%	8.440	-3,0%
	<b>Ravenna</b>	<b>+8,8%</b>	<b>24.739</b>	<b>+1,1%</b>	<b>25.963</b>	<b>+4,9%</b>	<b>26.508</b>	<b>+2,1%</b>	<b>26.684</b>	<b>+0,6%</b>
	Venezia	-10,6%	25.104	+15,3%	25.244	+0,5%	25.135	-0,3%	26.495	+5,4%
	Trieste	+1,0%	57.161	+0,07%	59.237	+3,68%	61.955	+4,58%	62.677	+1,18%
Tirreno	Genova	+4,8%	51.298	-1,2%	50.800	-1%	55.161	+8,6%	55.315	+0,3%
	La Spezia	+1,3%	15.100	-4,2%	14.200	-6%	15.980	+12,6%	15.781	-1,3%
	Livorno	+1,4%	32.712	+15,4%	32.816	+0,3%	33.702	+2,7%	36.558	+8,5%

Fonte: elaborazioni RER su dati Autorità Portuali.

**Tabella 58**  
**Variazione percentuale del traffico container (TEUs) e del traffico RoRo nei principali porti del nord Italia**  
(Anni 2014-2018)

Porti	traffico container (TEUs)					traffico Ro.Ro					
	Var. % tra 2013 e 2014	Var. % tra 2014 e 2015	Var. % tra 2015 e 2016	Var. % tra 2016 e 2017	Var. % tra 2017 e 2018	Var. % tra 2013 e 2014	Var. % tra 2014 e 2015	Var. % tra 2015 e 2016	Var. % tra 2016 e 2017	Var. % tra 2017 e 2018	
Adriatico	Ancona e	+8,2%	+8%	+4%	-11%	-6,0%	-4,3%	+8%	+2,8%	+5%	-2,0%
	<b>Ravenna</b>	<b>-1,8%</b>	<b>+10,0%</b>	<b>-4,2%</b>	<b>-4,8%</b>	<b>-3,2%</b>	<b>+54,8%</b>	<b>-11,2%</b>	<b>+17,9</b>	<b>-6,7%</b>	<b>-0,5%</b>
	Venezia	+2,2%	+22,8%	+8,1%	+0,9%	+3,4%	-9,7%	-27,6%	+30,3%	+44,8%	+21,1%
	Trieste	+10,3%	-0,94%	-2,94%	+26,66%	+17,73%	+9,46%	+1,49%	+1,1%	+4,45%	-1,05%
Tirreno	Genova	+9,3%	+3,2%	+2,5%	+14,1%	-0,5%	+2,9%	--	+2,4	+7,8%	--
	La Spezia	+0,2%	-0,2%	-2,2%	+15,8%	0,8%	--	--	---	---	---
	Livorno	+3,1%	+35,2%	+2,5%	+0,7%	+1,9%	+7,8%	+5,4%	+3,8%	+16,2%	+13,2%

Fonte: elaborazioni RER su dati Autorità Portuali.

Per quanto riguarda i corridoi logistici delle merci containerizzate del nord Italia, SRM, centro studi collegato al gruppo Intesa Sanpaolo, e il gruppo terminalista Contship Italia hanno realizzato un'indagine sull'efficienza dei corridoi logistici per le merci containerizzate così come percepita dalle

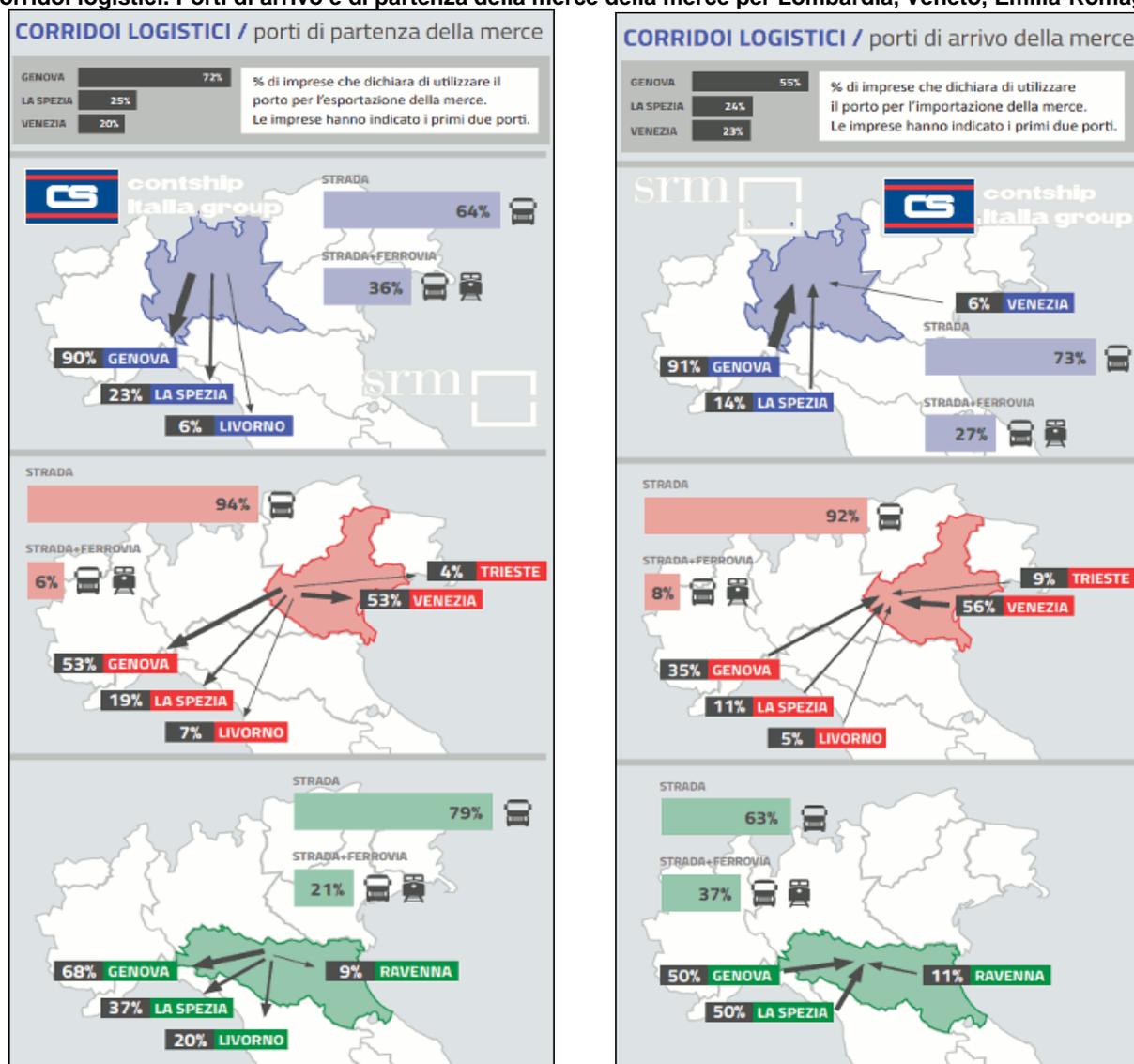
imprese manifatturiere di tre tra le principali regioni esportatrici italiane, ovvero Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna intervistando 400 imprese delle tre regioni, che rappresentano il 40% del prodotto interno lordo e il 52,7% dell'import-export del Paese. Sono stati evidenziati i corridoi logistici utilizzati dalle imprese che impiegano i container per trasportare le proprie merci, le modalità di trasporto usate per raggiungere le infrastrutture portuali dalla sede dell'impresa e viceversa, e anche i porti italiani più utilizzati per raggiungere i mercati di destinazione.

Dall'indagine è risultato che i principali porti di riferimento per le imprese sono Genova, La Spezia e Venezia ed è la strada la principale modalità di collegamento con gli scali (secondo l'81% degli intervistati), con l'intermodale (19%) che stenta ancora a crescere.

L'analisi per Paesi di destinazione dell'export mostra una prevalenza generale della direttrice Italia-Asia. In particolare, la Lombardia è più orientata verso l'Asia (58% delle imprese), il Veneto verso America settentrionale e Asia (rispettivamente 41% e 39%), così come l'Emilia-Romagna (rispettivamente 47% e 44%). Le importazioni, invece, avvengono in modo prevalente dall'Asia dove in tutto il territorio la percentuale si attesta sul 73%.

Figura 218

**Corridoi logistici. Porti di arrivo e di partenza della merce della merce per Lombardia, Veneto, Emilia-Romagna**



Fonte ed elaborazione SRM e Contship (n.b.: le percentuali danno somme maggiori di 100 in quanto si riferiscono a utilizzi plurimi dei corridoi logistici).

**A Ravenna (Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale) nel 2018 il traffico marittimo è cresciuto, con un bilancio positivo a fine anno di circa +0,6% di tonnellate movimentate rispetto al 2017, 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'efficiamento 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.

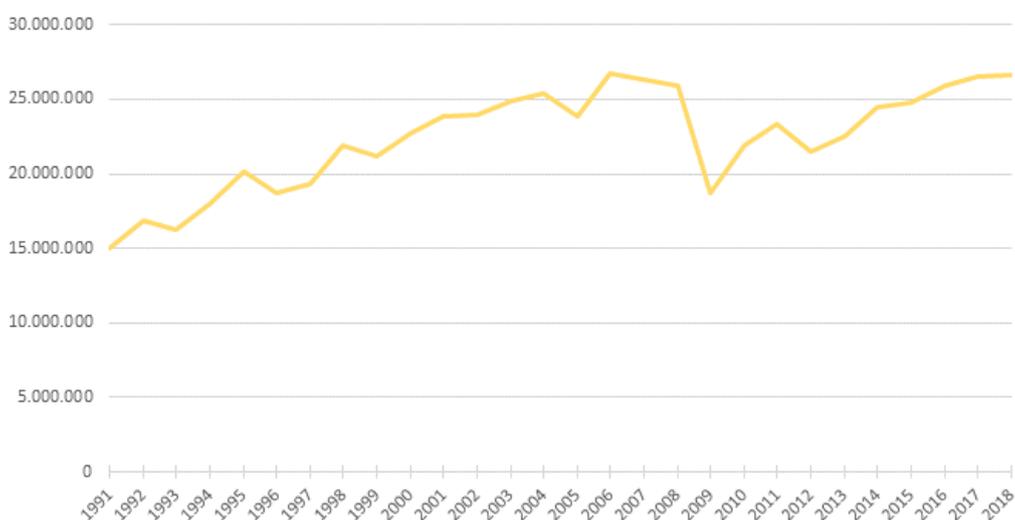
**Il Porto di Ravenna ha rappresentato il 6% del movimento merci portuale italiano**, occupando il terzo posto sui quarantatré porti italiani censiti da ISTAT, preceduto da Trieste e Genova e seguito da Livorno e Gioia Tauro.

## 9.2.2 Evoluzione dei flussi di traffico

**Nel 2018 nel Porto di Ravenna sono state movimentate oltre 26,6 milioni di tonnellate di merci (26.684.341 ton) con un incremento di +0,6%** rispetto al 2017 (circa 170 mila tonnellate in più). La crescita è leggermente inferiore a quella dell'anno precedente ma in linea con l'andamento degli ultimi anni e in controtendenza rispetto all'andamento nazionale. Non ha tuttavia 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 **2.846 navi: -3,2% rispetto al 2017**.

**Figura 219**  
Serie storica dei flussi di traffico merci (tonnellate/anno)  
(Anni 1991-2018)



Fonte: elaborazioni RER su dati Autorità Portuale di Ravenna.

La movimentazione delle merci secche, 18.015.136 di ton, rispetto all'anno precedente è cresciuta di +1,5% tonnellate, mentre le rinfuse liquide hanno avuto un incremento pari all'1,7% (derrate alimentari liquide, prodotti petroliferi, concimi).

Molto buono il dato dei prodotti metallurgici, con una movimentazione di 6.563.823 ton e una crescita di +5,0%; le principali provenienze sono state Taranto (19,7%), la Turchia (16,8%), la Germania (10,3%) e la Corea del Sud (9,3%).

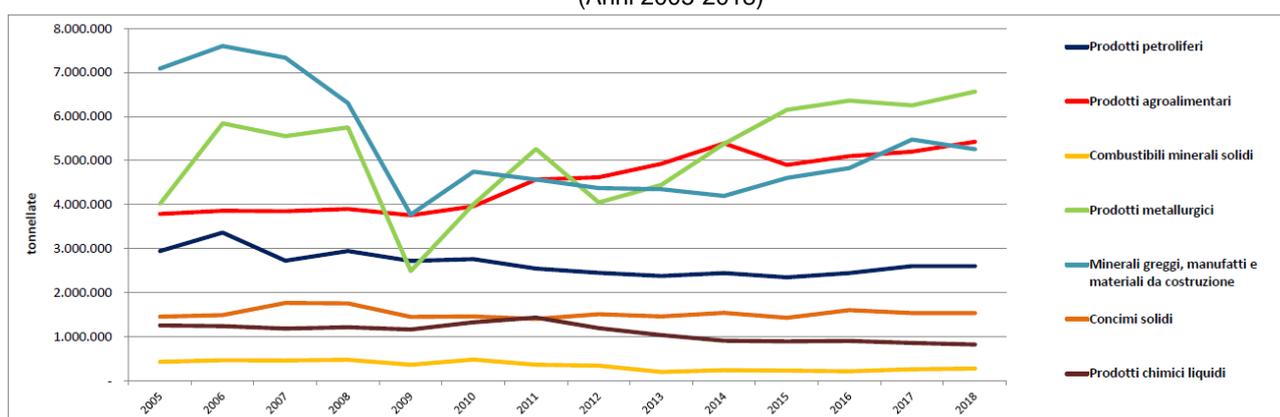
In diminuzione invece la movimentazione di materiali da costruzione (5.257.856 ton con un calo di -4,0%) che nel 2017 avevano ottenuto il miglior risultato dal 2005, dopo cinque anni di continua crescita.

La causa è il calo della produzione e quindi dell'importazione delle materie prime per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo. Secondo Confindustria Ceramica e Prometeia i volumi di produzione e vendite di prodotti in ceramica si attestano intorno ai 410 milioni mq (-2,8% rispetto ai 422 milioni del 2017) e le esportazioni sono scese da 338 a 328 milioni mq (-2,9%).

In calo anche quest'anno i prodotti chimici liquidi (-4,7%), mentre è molto positivo il risultato del comparto agroalimentare, con oltre 5,2 milioni di ton, che conferma il ruolo di Ravenna quale leader del settore tra i porti italiani. Si tratta di merci secche (frumento e granturco e farine), liquide (oli vegetali) e prodotti in container, in particolare refrigerati.

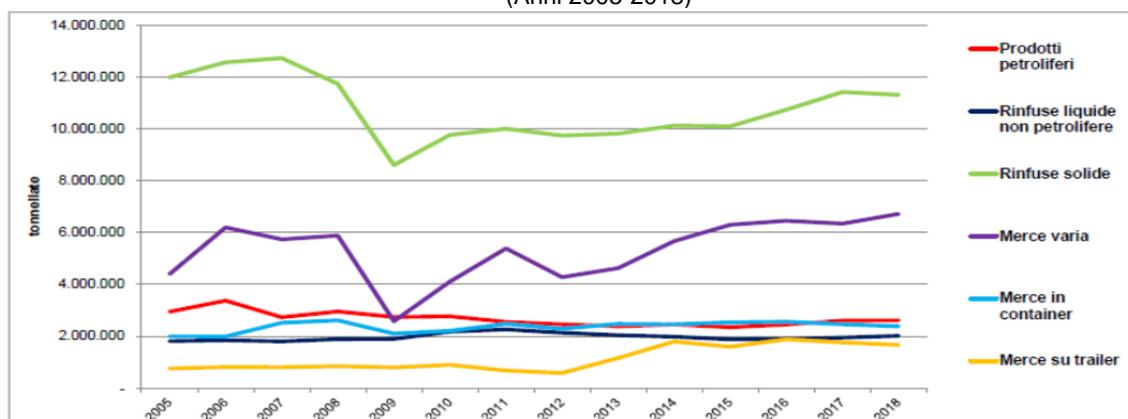
Un'ulteriore contrazione hanno avuto invece le tonnellate di merci in container, che risultano in calo di -3,3% circa, mentre quelle su rotabili sono in linea con i risultati dell'anno precedente.

**Figura 220**  
**Maggiori categorie merceologiche movimentate (t/anno)**  
 (Anni 2005-2018)



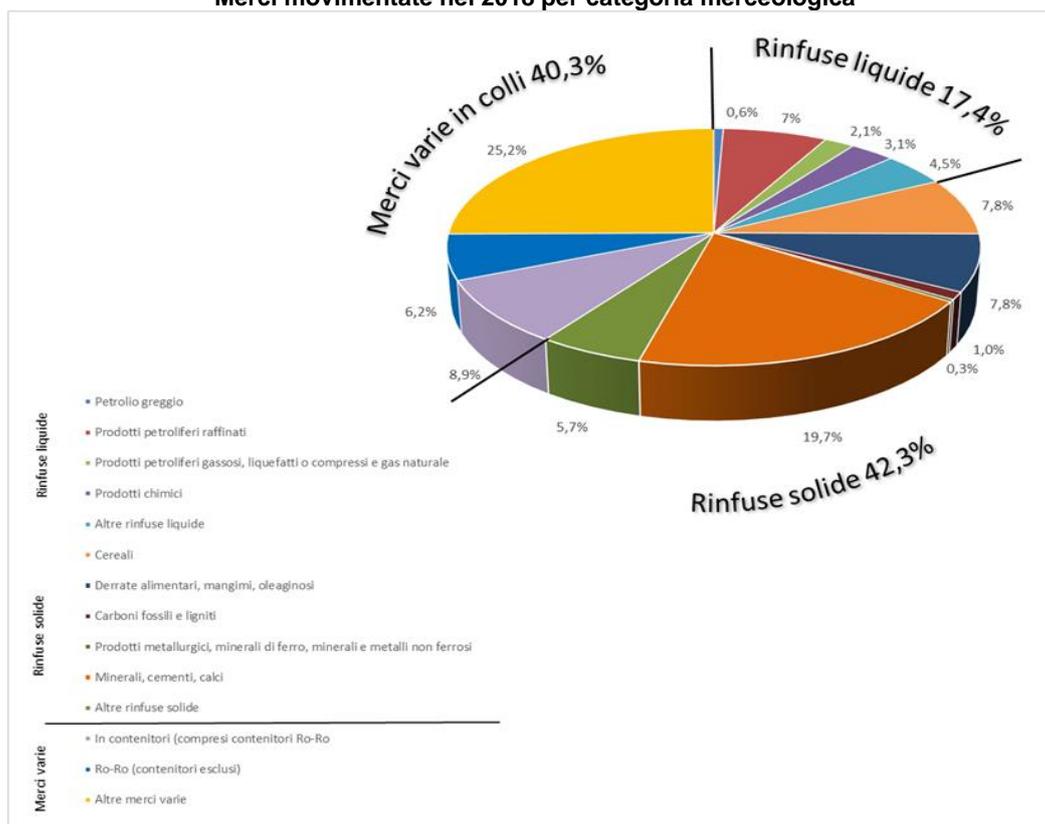
Fonte ed elaborazioni: Autorità Portuale di Ravenna - Statistiche serie storiche.

**Figura 221**  
**Tipologia delle merci movimentate (t/anno)**  
 (Anni 2005-2018)



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

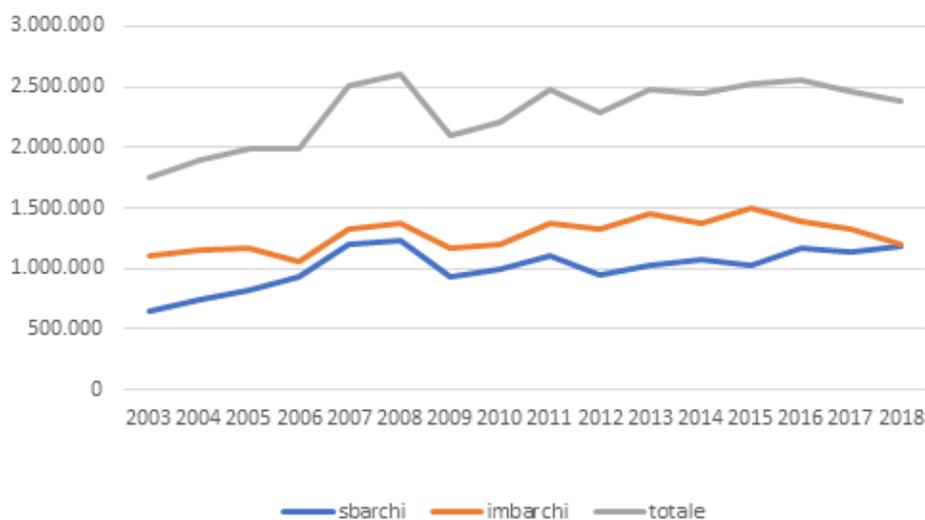
**Figura 222**  
**Merci movimentate nel 2018 per categoria merceologica**



Fonte: elaborazioni RER su dati Autorità Portuale di Ravenna.

Più in dettaglio, per il settore dei **container**, la movimentazione nel 2018 è stata pari a 2.383.200 ton e a 216.320TEUs, 7.049 in meno, con un calo di -3,2% rispetto al 2017, in parte a causa di alcuni quantitativi di merce in export trasferiti su ro-ro. I miglioramenti infrastrutturali, sia portuali sia delle connessioni ferroviarie e stradali, che si stanno portando avanti insieme all'efficientamento 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.

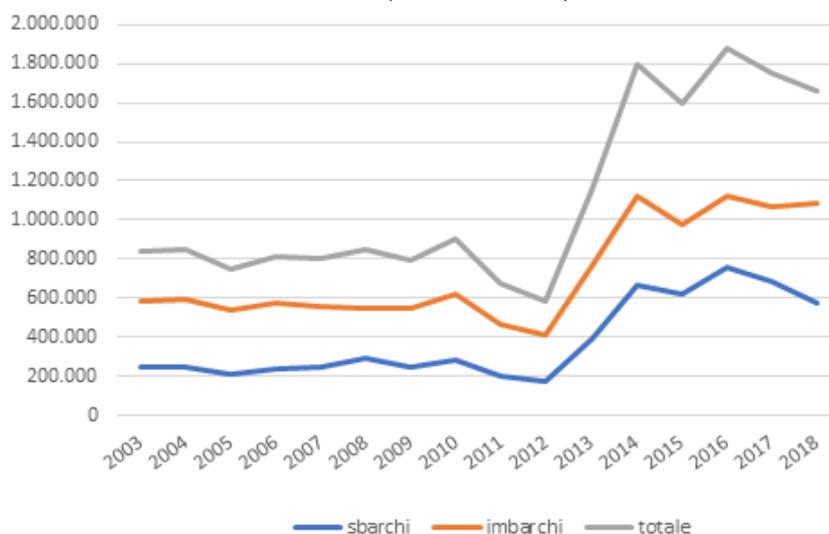
**Figura 223**  
**Merzi varie in container (tonnellate/anno)**  
 (Anni 2003-2018)



Fonte: elaborazioni RER su dati Autorità Portuale di Ravenna.

Il numero dei **trailer-rotabili** (le cosiddette autostrade del mare) nel 2018 è stato pari a 69.347 unità (-0,5%). La nuova linea ro-ro attivata in primavera con l'Albania ha in parte compensato la perdita di traffico derivata dalla sospensione, a fine 2017, di un servizio di collegamento con la Sicilia.

**Figura 224**  
**Merci in trailer/rotabili (tonnellate/anno)**  
 (Anni 2003-2018)

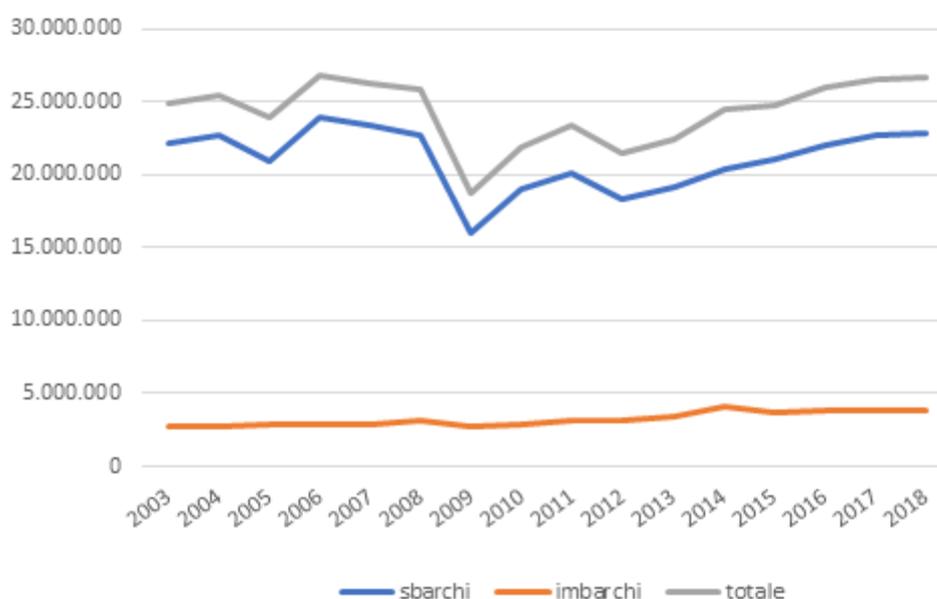


Fonte: elaborazioni RER su dati Autorità Portuale di Ravenna.

Ravenna si conferma anche nel 2018 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 22.823.021 tonnellate, +0,8% sul 2017, mentre gli imbarchi sono stati 3.861.320 tonnellate, registrando un calo rispetto al 2017 di -0,2%.**

**Figura 225**  
**Ripartizione dei flussi tra merci sbarcate e imbarcate (tonnellate/anno)**  
 (Anni 2003-2018)



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 ha finanziato nuovi servizi di trasporto ferroviario merci (per la durata di 3 anni + 2), ha dato la priorità, nell'assegnazione dei contributi, ai collegamenti retroportuali. I risultati del terzo anno di applicazione dell'incentivo della legge indicano che **le tonnellate aggiuntive trasportate grazie alla L.R. 10/2014 ammontano a 1.175.877 tonnellate.**

**L'andamento complessivo del traffico ferroviario anche nel 2018 è molto positivo**, infatti quest'anno il 13,2% del traffico complessivo movimentato al 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 3.561.351 ton: +3,6% rispetto al 2017. Sono aumentati, in particolare, i prodotti metallurgici (4,6%), i cereali (+61,6%) e le materie prime per l'industria ceramica (+4,7%).

I TEUs trasportati su ferrovia sono stati pari a 17.086 e hanno rappresentato il 7,9% del traffico portuale di contenitori al netto del transhipment.

In riferimento all'infrastruttura ferroviaria, si sottolinea che 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 2018, 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 siglati nel 2016 e 2017, è continuata la progettazione e la realizzazione degli interventi 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 (via Canale Molinetto), per consentire un più libero sviluppo del trasporto merci ferroviario del porto e diminuirne gli impatti (ottenuta approvazione VIA);
- il potenziamento dello scalo in sinistra del Canale Candiano, dello scalo arrivi e partenze in destra Candiano e dei raccordi dall'attuale termine binari fino a collegare l'area del nuovo terminal Container in destra del Canale. La finalità è quella di snellire le modalità e i tempi di manovra e alleggerire la Stazione centrale dal traffico merci, con l'utilizzo di entrambi gli scali e le Dorsali per lo smistamento di tutto il traffico merci attualmente effettuato nello scalo di stazione (redatta progettazione definitiva e preliminare). Il trasferimento dei primi traffici nello scalo in sinistra del Canale Candiano potrà avvenire tra il 2019 e il 2020;
- 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 il 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 SpA), un deposito di GNL, dotato di due serbatoi da 10.000mc, che entrerà in servizio dal 2020/2021 per rifornire navi e camion, con un investimento di oltre 70 Mln €.

### 9.2.3 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 59**  
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

## 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 2018 rilevati dal Centro Studi Confetra<sup>43</sup> in rapporto al 2017, indicano un rallentamento del traffico italiano delle merci in tutti i settori e le modalità.

I dati del trasporto merci su strada del 2018<sup>44</sup> in Italia indicano che la crescita si è mantenuta stabile (+1,9%), anche se con percentuale decisamente inferiore a quella registrata nei due anni precedenti (+3,4 nel 2017 e +4,1% nel 2016).

Il comparto che meno ha risentito della congiuntura è stato quello dei Corrieri, la cui crescita risulta comunque rallentata (+2,5% nelle consegne nazionali, contro +3,5% del 2017 e +4,0% in quelle internazionali, contro +6,9% del 2017) ma coerente con la continua espansione dell'e-Commerce. Gli acquisti on line degli italiani da siti nazionali e internazionali raggiungono infatti i 27,4 miliardi di euro con una crescita di +17%.

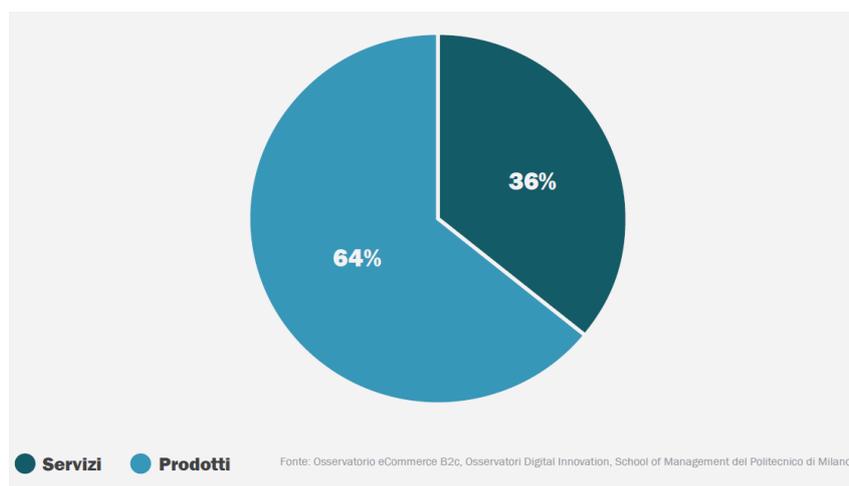
Il trasporto internazionale a carico completo è cresciuto di +2,5% (+6,5% nel 2017), confermato sia dall'andamento del traffico autostradale (+2,6% nei primi undici mesi), sia dai transiti nei valichi alpini (+3,3%).

Relativamente al fatturato, sia l'autotrasporto sia le spedizioni internazionali segnano una tendenza in linea con quella del traffico confermando la stabilità delle tariffe<sup>45</sup>.

Il prezzo del gasolio per autotrazione ha fatto registrare una crescita media dei tassi tendenziali (mese su mese dell'anno precedente) di +7,7% al netto dell'Iva.

La crescita delle immatricolazioni di veicoli pesanti in Italia si attesta al +4,3% a causa dei dati negativi della seconda metà dell'anno.

**Figura 226**  
**E-Commerce vendite dai siti italiani 2018**



<sup>43</sup> Nota Congiunturale sul Trasporto Merci, periodo di osservazione gennaio – dicembre 2018, a cura del Centro Studi Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica).

<sup>44</sup> Confcommercio.

<sup>45</sup> Nota Congiunturale sul Trasporto Merci, periodo di osservazione gennaio – dicembre 2018, a cura del Centro Studi Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica).

L'andamento del traffico dei veicoli pesanti sulle autostrade italiane secondo i dati di Aiscat è in crescita di +2,6% nei primi undici mesi del 2018.

**Il trasporto merci su strada conferma il proprio ruolo decisivo, movimentando il 62% del valore della merce trasportata in Italia** (62 strada, 31% mare, 6% rotaia e 1% aereo).

Per completare l'inquadramento della situazione nazionale del trasporto di merci su strada occorre sottolineare che un fenomeno di questi ultimi anni è 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 vigente dal 31/12/2012. Ciò significa che i vettori degli stati di ultimo ingresso in Europa, con costi complessivi molto più bassi, 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<sup>46</sup>.

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, così l'autotrasporto italiano è fortemente calato e la domanda di trasporto delle imprese, che ha ricominciato a crescere, viene soddisfatta dall'autotrasporto straniero anche effettuando 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 sono molto sottostimati e non indicano la vera misura del trasporto su strada nazionale né l'effettiva 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 MIT<sup>47</sup>, 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 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.

**Prosegue quindi il calo dell'autotrasporto italiano in UE** rendendo più debole il sistema italiano del trasporto merci e della logistica nel contesto europeo.

Nell'Unione Europea, l'autotrasporto impiega 3Mil di persone e 6,6 Mil di veicoli pesanti. Il peso del trasporto su strada varia nei diversi Paesi europei, pur rimanendo sempre maggioritario: 62% in Italia, 81% in Polonia, 63% in Romania, 79% in Francia, 73% in Spagna, 80% in Germania, 72% in Gran Bretagna e 74% in Slovacchia<sup>48</sup>.

<sup>46</sup> Rocco Giordano "Il cabotaggio stradale: un fenomeno che cresce all'ombra della crisi" Sistemi di Logistica, marzo 2014.

<sup>47</sup> 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).

<sup>48</sup> Analisi di Automotive Aftermarket Intelligence.

Per quanto riguarda la ripartizione dell'autotrasporto, mediamente nell'Unione Europea il 65% avviene all'interno dei confini nazionali, il 9% è cross-trade (estero su estero), il 24% è internazionale bilaterale e il 2% è cabotaggio. Mentre nell'ovest Europa gli autotrasportatori lavorano in prevalenza all'interno dei propri confini, più si va ad Est, maggiore è la percentuale di trasporti effettuata all'estero. Occorrerebbe fare fronte alla forte differenza nelle condizioni socio-economiche in ambito UE, che favoriscono le imprese orientali a scapito di quelle occidentali. In Italia l'86% degli autotrasportatori operano entro i confini nazionali<sup>49</sup>.

Per quanto riguarda l'andamento del numero d'impresе d'autotrasporto in Italia si evidenzia che le imprese attive sono diminuite dalle 85.382 nel 2016 alle 81.506 nel 2018 (-4,5%), ma aumenta la percentuale delle società di capitali, che passa dal 19% del 2016 al 22,3% del 2018, quindi a fronte della riduzione complessiva del numero di aziende continua ad aumentare la quota di quelle organizzate in forme più evolute. Aumentano anche le imprese di stoccaggio e supporto al trasporto. L'e-commerce sembra agire positivamente sul settore delle società postali e dei corrieri, il cui numero d'impresе è aumentato, sempre dal 2016 al 2018, +12%.

Nel 2018 in Italia le emissioni di CO2 derivate dall'uso di benzina e gasolio per autotrazione sono state pari a 97.001.350 tonnellate, contro le 95.334.652 tonnellate registrate nel 2017, con un aumento di +1,7%<sup>50</sup>. Nel 2018 le emissioni di CO2 derivate dall'uso di benzina sono diminuite rispetto al 2017 (-0,7%), mentre le emissioni causate dall'uso di gasolio per autotrazione solo cresciute di +2,5%. Si può considerare che dal momento che il 20% dei viaggi dei veicoli industriali avviene a vuoto, riducendo questa percentuale aumenterebbe la produttività dell'autotrasporto e si ridurrebbero le emissioni di CO2.

Per quanto riguarda l'alimentazione dei veicoli, nel 2018 raddoppiano gli autocarri ad alimentazione alternativa (+105%), passando a una quota di mercato del 4,5% contro il 2,3% del 2017. In particolare i veicoli pesanti a GNL crescono di +131% (699 veicoli). E' un mercato che si attesta comunque prevalentemente al nord Italia: Lombardia (18%), Veneto (11%) ed Emilia-Romagna (10%).

Tenendo conto delle considerazioni precedenti, si rileva che secondo ISTAT<sup>51</sup> nel 2016 in Italia il trasporto complessivo di merci su strada è stato di 901.517 migliaia di tonnellate, contro le 957.056 del 2015 (sempre più basso del 1995 in cui era di 1.246.352 migliaia di ton) delle quali 184.392 migliaia in conto proprio e 717.125 migliaia in conto terzi, confermando la prevalenza del trasporto interno rispetto al trasporto internazionale, come precedentemente evidenziato.

I dati confermano che i 92 miliardi di ton/km trasportate su strada (ISTAT) rappresentano il 50,6% delle tonnellate complessivamente trasportate e le prime stime sul 2017 indicano la quota in crescita fino a raggiungere il 51,07%.

---

<sup>49</sup> Analisi di Automotive Aftermarket Intelligence.

<sup>50</sup> Elaborazione del Centro Ricerche Continental Autocarro sulla base dei dati diffusi dal Ministero dello Sviluppo Economico sui consumi di carburante.

<sup>51</sup> 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 60**  
**Trasporto complessivo di merci su strada per regione di origine e destinazione**  
 Tonnellate e composizione percentuale (Anno 2016)

Regioni di origine	Regioni di destinazione							% sul complessivo	% sul complessivo
	Emilia Romagna	Nord	Centro	Mezzogiorno	Italia	Estero	Totale	2016	2015
<b>Emilia Romagna</b>	<b>77.283.043</b>	<b>107.857.137</b>	<b>8.541.033</b>	<b>3.651.637</b>	<b>120.049.807</b>	<b>863.368</b>	<b>120.913.175</b>	<b>13,41</b>	<b>12,1</b>
Nord	111.654.965	547.538.937	24.188.415	10.447.336	582.174.688	8.499.046	<b>590.673.734</b>	65,52	63,23
Centro	7.386.407	22.972.287	110.416.988	11.608.324	144.997.599	834.572	<b>145.832.171</b>	16,18	18,18
Mezzogiorno	2.560.282	8.565.860	8.241.423	137.343.324	154.150.607	718.771	<b>154.869.378</b>	17,18	17,40
<b>Italia</b>	<b>121.601.654</b>	<b>579.077.084</b>	<b>142.846.826</b>	<b>159.398.984</b>	<b>881.322.894</b>	<b>10.052.389</b>	<b>891.375.283</b>	<b>98,87</b>	<b>98,81</b>
Estero	643.934	6.951.875	313.287	376.954	7.642.116	2.500.467	<b>10.142.583</b>	1,13	1,19
<b>Totale</b>	<b>122.245.588</b>	<b>586.028.959</b>	<b>143.160.113</b>	<b>159.775.938</b>	<b>888.965.010</b>	<b>12.552.856</b>	<b>901.517.866</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti. Anni 2016-2017. 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 61**  
**Trasporto complessivo di merci su strada per regione di origine e di destinazione**  
 Composizione percentuale delle tonnellate per regione di origine (Anno 2014 - 2016)

Regioni di origine	Anno	Regioni di destinazione						Totale
		Emilia Romagna	Nord	Centro	Mezzogiorno	Italia	Estero	
Emilia Romagna	2016	<b>63,92</b>	<b>89,20</b>	<b>7,06</b>	<b>3,02</b>	<b>99,29</b>	<b>0,71</b>	<b>100</b>
	2015	60,73	89,00	7,28	2,67	98,95	1,05	100
	2014	62,94	88,80	7,92	2,71	99,33	0,67	100
Nord	2016	<b>18,9</b>	92,70	4,10	1,77	98,56	1,44	<b>100</b>
	2015	16,84	92,59	4,32	1,55	98,47	1,53	100
	2014	17,23	92,43	4,20	1,54	98,18	1,82	100
Centro	2016	<b>5,07</b>	15,75	75,72	7,96	99,43	0,57	<b>100</b>
	2015	5,4	16,01	76,62	6,92	99,55	0,45	100
	2014	5,27	16,33	77,75	5,42	99,50	0,50	100
Mezzogiorno	2016	<b>1,65</b>	5,53	5,32	88,68	99,54	0,46	<b>100</b>
	2015	1,62	5,03	5,36	89,17	99,56	0,44	100
	2014	1,63	5,47	5,81	88,11	99,38	0,62	100
Italia	2016	<b>13,64</b>	<b>64,96</b>	<b>16,03</b>	<b>17,88</b>	<b>98,87</b>	<b>1,13</b>	<b>100</b>
	2015	12,06	63,09	17,81	17,97	98,86	1,14	100
	2014	12,71	65,63	16,74	16,22	98,59	1,41	100
Estero	2016	<b>6,35</b>	68,54	3,09	3,72	75,35	24,65	<b>100</b>
	2015	8,86	72,05	5,79	4,26	82,09	17,91	100
	2014	5,24	71,69	3,87	3,66	79,39	20,61	100
Totale	2016	<b>13,56</b>	65,00	15,88	17,72	98,61	1,39	100
	2015	12,02	58,55	17,66	17,80	98,66	1,34	100
	2014	12,61	65,71	16,58	16,06	98,35	1,65	100

Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti. Anni 2016-2017. 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 62**  
**Trasporto complessivo di merci su strada per titolo di trasporto e regione di origine**  
(Anno 2014 - 2016)

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	2016	13.913.791	811.493	58,3	106.999.384	13.784.314	128,8	120.913.175	14.595.807	120,71
	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	121.462.498	12.622.874	103,9
Nord	2016	123.497.103	5.380.575	42,6	467.176.632	63.220.286	135,32	590.673.735	68.600.861	116,14
	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	2016	24.570.702	1.216.098	42,6	121.261.469	16.707.541	137,78	145.832.171	17.923.639	122,91
	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	2016	36.207.549	1.963.308	51,3	118.661.828	18.093.411	152,48	154.869.377	20.056.719	129,51
	2015	42.398.491	1.960.356	51,3	124.114.098	18.655.028	183,2	166.512.589	20.615.384	147
	2014	43.951.487	2.097.73	51,3	110.929.439	19.281.285	183,2	154.880.927	21.379.014	147
Italia	2016	184.275.354	8.559.981	46,5	707.099.929	98.021.238	139	891.375.283	106.581.219	130
	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
Esteri	2016	117.317	36.382	310,1	10.025.264	6.021.255	600,6	10.142.582	6.057.636	597,2
	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	2016	184.392.671	8.596.363	46,6	717.125.193	104.042.493	145,1	901.517.865	112.638.855	124,9
	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	106.079.369	147,6	963.055.974	117.813.398	124,3

Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti. Anni 2016-2017. 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).

I dati ISTAT confermano che, anche nel 2016, sulle distanze inferiori ai 50 km si muovono in Italia ben il 46,06% del totale delle tonnellate di merci movimentate (il 47,62% nel 2015). Il conto proprio movimentata il 73,93% delle proprie merci sotto i 50 km, mentre il conto terzi su quella distanza movimentata il 38,90%.

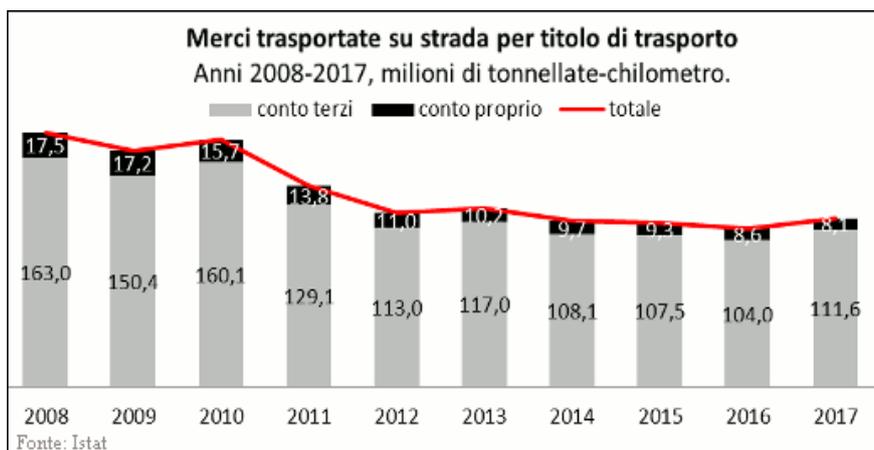
La distanza media percorsa dalle merci trasportate su strade italiane da veicoli immatricolati in Italia è cresciuta in sei anni di +27,1%, passando dai 97,17 km del 2011 ai 123,48 km del 2017<sup>52</sup>, anche se con andamento altalenante.

Mentre a partire dal 2008 le tonnellate-chilometro realizzate dalle imprese che operano in conto proprio sono progressivamente diminuite e nel 2017 sono state pari a 8,1 milioni (17,5 milioni nel 2008).

L'Istat ha inoltre rilevato che analizzando il trasporto di merci su strada per classe di percorrenza emerge una flessione della quota di tonnellate trasportate sulle brevi distanze pari all'11% in dieci anni: dal 54% del totale nel 2008, al 43% nel 2017. Tale diminuzione è compensata sia dall'aumento della quota di tonnellate di merce trasportata sulle medie distanze che passa negli anni considerati dal 36 al 45%, sia dall'aumento della quota sulle lunghe percorrenze (dal 10 al 12% del totale).

<sup>52</sup> Elaborazioni del Centro Ricerche Continental Autocarro su dati Istat.

**Figura 227**  
**Merci trasportate su strada per titolo di trasporto**  
 (Anni 2008-2017)



Fonte: Centro Ricerche Continental Autocarro su dati Istat.

#### 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 2016** sono in lieve crescita dopo molti anni, raggiungendo **circa 211 milioni di tonnellate<sup>53</sup>** (vedi tabella che segue), con una crescita di +1,1% rispetto al 2015. **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 63**  
**Mobilità merci su strada in Emilia-Romagna (tonnellate) 2016**

Flussi Stradali		Anno 2005	Anno 2010	Anno 2012	Anno 2013	Anno 2014	% 2014 su 2013	Anno 2015	% 2015 su 2014	Anno 2016	% 2016 su 2015	
		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	88.592.677	-1,12
		Flussi intraregionali	119.672.526	129.761.924	114.426.330	99.788.406	80.422.099	-19,41	70.393.272	-12,47	77.283.043	9,79
Attraversamento	70.053.216	51.342.485	42.470.227	48.657.251	43.341.953	-10,92	48.060.983	10,89	44.895.218	-6,59		
<b>TOTALE</b>		<b>321.894.440</b>	<b>299.946.238</b>	<b>246.350.911</b>	<b>231.985.713</b>	<b>212.133.521</b>	<b>-8,55</b>	<b>208.054.897</b>	<b>-1,92</b>	<b>210.770.938</b>	<b>1,31</b>	

Fonte: elaborazioni ITL e RER su dati ISTAT (CNIT 2016-2017).

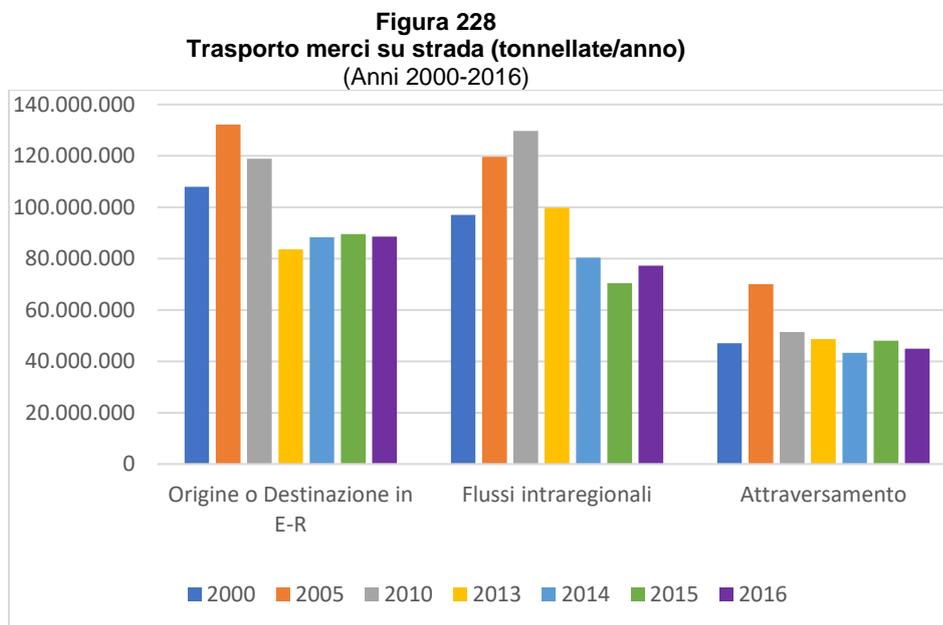
Le caratteristiche del traffico stradale merci del 2017 elaborate dai dati ISTAT indicano che il traffico intraregionale (cioè con origine e destinazione all'interno dell'Emilia-Romagna) è il 36,66%, in crescita di +9,79% rispetto al 2015, dopo tre anni di continuo calo percentuale.

Le merci che hanno o origine o destinazione in Emilia-Romagna sono il 42,03% delle merci che transitano su strada (-1,2% sul 2015). Il 13,64% del trasporto complessivo di merci originate in Italia ha come destinazione l'Emilia-Romagna, in lieve crescita rispetto all'anno precedente (vedi tabella

<sup>53</sup> 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.

60); le merci invece che l'Emilia-Romagna ha originato nel 2016, destinate all'Italia, sono il 13,41% dell'intero Paese, rispetto al 12,11% del 2015 (vedi tabella 59).

Nel 2016 il 63,92% delle merci originate in Emilia-Romagna ha come destinazione la regione stessa, (nel 2014 era il 62,94% e nel 2015 il 60,73%), in lieve crescita, come le merci destinate al centro e al sud.



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 2016 del 21,30%** sul totale delle merci transitate sulle strade regionali, in calo di -6,59% rispetto al 2015, probabilmente dovuto all'aumento dei flussi ferroviari (nel 2016) in seguito alle politiche nazionali e regionali di incentivazione.

Per quanto riguarda **la quantità di veicoli pesanti che transitano sulle strade della regione**, si rileva che sulle principali tratte autostradali nel 2018 rispetto al 2017 i veicoli in transito, di tutte le tipologie, sono aumentati di +1,4%; tra questi la percentuale di veicoli pesanti è il 33,1%, con una crescita di +2,6% sul 2017.

I veicoli pesanti circolanti rispetto al totale dei veicoli in transito sono negli ultimi anni una percentuale quasi costante su tutte le autostrade, mentre il dato 2018 è inferiore del 12,7% rispetto al 2008 (tabella orizzontale).

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.

Su questi temi nel 2017 la Regione in particolare si è impegnata, nell'ambito del **progetto europeo denominato PREPAIR** (azione C.11.2) che si completerà nel 2022 e 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 nel 2018 sono consistite nell'individuazione della metodologia operativa, nella selezione dell'impresa affidataria per l'elaborazione dello studio e nell'individuazione aree della regione tra cui poter selezionare le aziende da coinvolgere nella sperimentazione.

**Tabella 64**  
**Trasporto complessivo di merci su strada, per titolo di trasporto, con origine in Emilia-Romagna**  
(Anni 2005 – 2016)

Origine:	Conto proprio			Conto terzi			Totale		
	Tonnellate	TKm (migliaia)	Km medi	Tonnellate	TKm (migliaia)	Km medi	Tonnellate	TKm (migliaia)	Km medi
<b>Emilia Romagna</b>									
<b>2005</b>	30.430.950	1.538.088	50,5	150.348.999	20.987.583	139,6	180.779.949	22.525.671	124,6
<b>2008</b>	31.467.583	1.443.379	45,9	162.387.006	19.701.536	121,3	193.854.589	21.144.915	109,1
<b>2010</b>	31.249.827	1.516.573	48,5	159.703.821	20.273.440	126,9	190.953.648	21.790.012	114,1
<b>2011</b>	31.155.631	1.430.666	45,9	148.305.894	16.623.222	112,1	179.461.525	18.053.888	100,6
<b>2012</b>	30.605.075	1.206.105	39,4	128.906.226	14.404.324	111,7	159.511.301	15.610.430	97,9
<b>2013</b>	<b>22.057.003</b>	<b>921.031</b>	<b>41,8</b>	<b>120.393.248</b>	<b>14.598.565</b>	<b>121</b>	<b>142.450.251</b>	<b>15.519.596</b>	<b>108,9</b>
<b>2014</b>	<b>19.520.488</b>	<b>902.078</b>	<b>46,2</b>	<b>101.942.010</b>	<b>11.720.796</b>	<b>115</b>	<b>121.462.498</b>	<b>12.622.874</b>	<b>103,9</b>
<b>2015</b>	<b>15.133.593</b>	<b>1.009.458</b>	<b>66,7</b>	<b>100.783.749</b>	<b>13.595.342</b>	<b>182</b>	<b>115.917.342</b>	<b>14.604.800</b>	<b>103,9</b>
<b>2016</b>	<b>13.913.791</b>	<b>811.493</b>	<b>58,3</b>	<b>106.999.384</b>	<b>13.784.314</b>	<b>129</b>	<b>120.913.175</b>	<b>14.595.807</b>	<b>120,7</b>

Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Anni 2016-2017.

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.

**Tabella 65**  
**Mobilità merci su strada in Emilia-Romagna: valore assoluto e percentuale veicoli pesanti sulle principali tratte autostradali della regione**  
 (Anni 2008-2018)

Direttrice Autostradale	Tratta	TGM ottobre 2008			TGM ottobre 2014		TGM ottobre 2017			TGM ottobre 2018		
		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%	54.018	17.552	32,5%	54.601	17.847	32,7%
A14 Adriatica	Bologna – Cesena	93.337	30.691	32,9%	24.310	30,0%	87.047	26.463	30,4%	87.414	26.878	30,7%
A1 Autosole	Piacenza – Bologna	96.414	36.207	37,6%	28.113	33,9%	91.596	31.575	34,5%	92.239	32.316	35,0%
A13	Bologna – Ferrara	N.D.	N.D.	N.D.	16.196	32,0%	53.382	17.413	32,6%	54.975	18.259	33,2%
A15	Parma - Fornovo di Taro	22.345	9.188	41,1%	6.956	38,4%	20.978	7.383	35,2%	22.176	7.706	34,7%
A22	Campogalliano – Pegognaga	42.678	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
<b>Media Diretrrici Viabilità Autostradale</b>		62.527	24.280	38,8%	18.299	32,5%	61.404	20.077	32,7%	62.281	20.601	33,1%

Direttrice Autostradale	Tratta	% Variazione 2008-2017		% Variazione 2008-2018		% Variazione 2016-2017		% Variazione 2017-2018	
		Totale	% Pesanti						
A14 Adriatica	Cesena - Pesaro	-6,6%	-16,6%	-6,6%	-15,1%	3,6%	4,4%	1,1%	1,7%
A14 Adriatica	Bologna - Cesena	-6,7%	-13,8%	-6,7%	-12,4%	3,3%	4,6%	0,4%	1,6%
A1 Autosole	Piacenza - Bologna	-5,0%	-12,8%	-5,0%	-10,7%	3,9%	6,8%	0,7%	2,3%
A13	Bologna - Ferrara	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	3,6%	5,4%	3,0%	4,9%
A15	Parma - Fornovo di Taro	-6,1%	-19,6%	-6,1%	-16,1%	7,6%	7,2%	5,7%	4,4%
A22	Campogalliano - Pegognaga	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
<b>Media Diretrrici Viabilità Autostradale</b>		-6,0%	-14,6%	-5,0%	-12,7%	3,9%	5,6%	1,4%	2,6%

*(\*) La media su tutte le direttrici è stata eseguita in coerenza con i dati disponibili in entrambi gli anni dell'orizzonte di variazione.  
Elaborazioni RER su dati flussi tratte elementari autostradali fornite dalle società concessionarie 2008-2017.*

Per quanto riguarda infine l'impatto dell'evoluzione del comparto e-commerce sul sistema logistico regionale, da un'indagine<sup>54</sup> del 2017 si è evidenziato che la Regione Emilia-Romagna è molto appetibile per la localizzazione delle imprese di e-commerce, in particolare la posizione geografica e la dotazione di reti (stradali e ferroviarie) e rappresenta il baricentro logistico naturale di un vasto bacino potenziale di riferimento (mercato di destinazione raggiungibile: Nord Italia, Centro Italia, Centro Europa). Offre inoltre 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) e alla vicinanza di molti dei bacini di produzione di alcune delle principali merceologie gestite online.

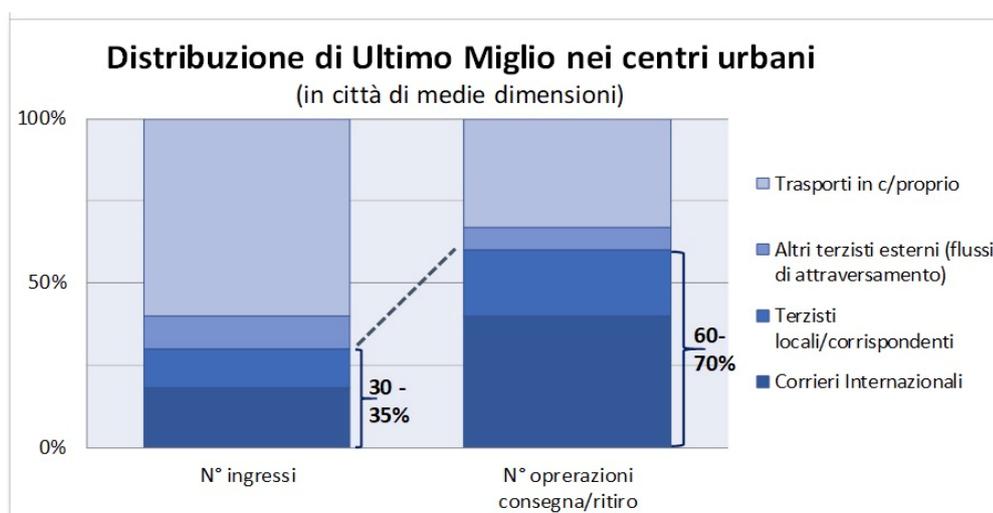
Nelle principali piattaforme merci/interporti della regione (Bologna, Parma, Piacenza) sono già localizzate sedi primarie di operatori logistici leader (sia corrieri espressi nazionali e internazionali, sia fornitori logistici strategici), oltre a molti operatori della commodity logistic (autotrasporto e movimentazione). La localizzazione è perciò di potenziale interesse anche per gli operatori del settore immobiliare logistico.

Per quanto riguarda i processi distributivi e le scelte di trasporto si evidenzia che nell'ambito del servizio standard del commercio online oggi prevalente (che prevede la consegna a domicilio in giorni e orari lavorativi), non c'è nessuna caratterizzazione distributiva specifica. 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.

**Figura 229**  
**Tipo di distribuzione nei centri urbani in Emilia-Romagna**



Fonte: elaborazioni ITL su dati regionali e comunali.

<sup>54</sup> 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.

Per tali operatori si stima che la consegna standard di prodotti venduti online incida 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 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 230**  
**Esemplificazione di alcuni servizi aggiuntivi per la consegna dell'e-commerce**



Fonte: elaborazioni ITL 2017.

L'elemento più rilevante scaturito dall'indagine è che la crescita dell'e-commerce oltre i livelli di saturazione degli attuali cicli di consegna sarà in futuro 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».

### 9.3.2 Le imprese di autotrasporto in regione

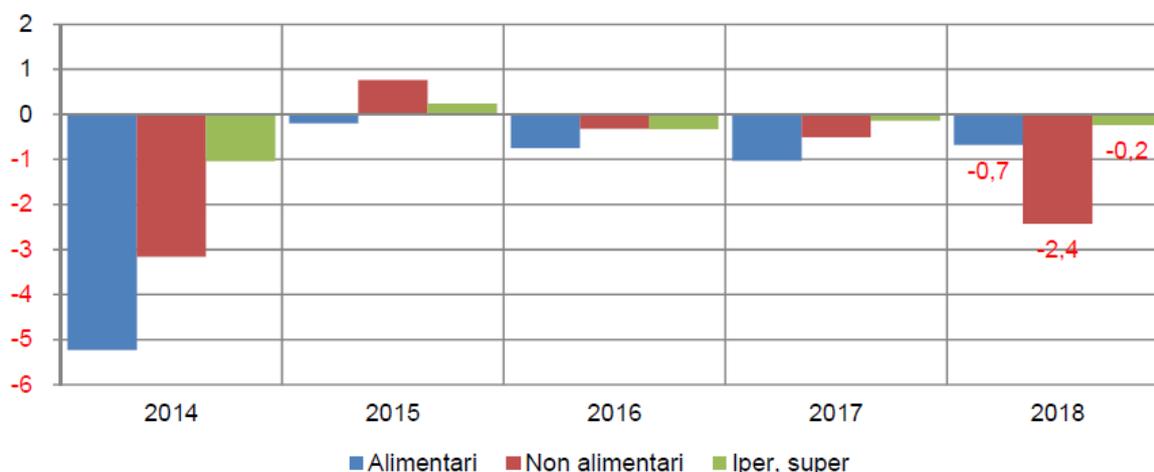
Il numero delle imprese iscritte all'Albo nazionale dell'Autotrasporto di cose per conto di terzi in Emilia-Romagna è in continuo calo.

La consistenza delle imprese attive nel settore dei trasporti e magazzinaggio a settembre 2018 è apparsa in diminuzione rispetto allo stesso periodo dell'anno passato sia in Emilia-Romagna (-1,2%)

sia a livello nazionale (-0,5%). Si evidenzia invece un buon aumento degli occupati sia a livello nazionale che regionale, entrambi pari a + 1,5%, che indica un rafforzamento delle imprese esistenti. Analizzando la singola divisione all'interno del settore, si nota che tra le due divisioni che rappresentano la maggior parte delle imprese e degli addetti, quella dei trasporti terrestri e mediante condotte riporta una contrazione delle imprese attive e un aumento degli addetti mentre quella del magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti realizza un aumento sia delle imprese attive, sia degli addetti, sia in Italia che in Emilia-Romagna<sup>55</sup>.

Si conferma quindi la tendenza di lungo periodo al ridimensionamento, indice sia del ridimensionamento dei traffici dovuto al lungo periodo di contrazione economica e di calo della domanda interna, sia della forte concorrenza che non tutte le piccole imprese riescono a sostenere.

**Figura 231**  
**Variazione delle vendite del commercio al dettaglio in Emilia-Romagna**  
 (Anni 2014-2018)



Fonte: centro studi Unioncamere. Rapporto 2018 sull'economia regionale Unioncamere Emilia-Romagna - Regione Emilia-Romagna.

**Tabella 66**  
**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		
	2017	2018	Var%	2017	2018	Var%
H 49 Trasporto terrestre e mediante condotte	118.235	117.050	-1,0%	671.746	684.685	1,9%
H 50 Trasporto marittimo e per vie d'acqua	2.195	2.270	-3,4%	25.598	26.290	2,7%
H 51 Trasporto aereo	202	195	-3,0%	19.433	18.155	6,6%
H 52 Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti	25.818	26.256	1,7%	471.217	480.153	1,9%

<sup>55</sup> 2018 UNIONCAMERE - economia Emilia-Romagna.

H 53 Servizi postali e attività di corriere	3.969	3.963	-0,2%	155.177	153.525	-1,1%
<b>TOTALE</b>	<b>150.419</b>		<b>-0,5%</b>	<b>1.343.171</b>	<b>1.362.808</b>	<b>1,5%</b>
<b>EMILIA ROMAGNA</b>						
<b>Trasporti e magazzinaggio</b>	<b>Imprese attive</b>			<b>Addetti totali</b>		
	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>Var%</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>Var%</b>
H 49 Trasporto terrestre e mediante condotte	11.742	11.547	-1,7%	48.339	48.768	0,9%
H 50 Trasporto marittimo e per vie d'acqua	47	52	10,06%	440	463	5,2%
H 51 Trasporto aereo	9	8	-11,1%	31	30	-3,2%
H 52 Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti	2.033	2.069	1,8%	41.979	42.876	-0,2%
H 53 Servizi postali e attività di corriere	164	154	-6,1%	769	771	0,3%
<b>TOTALE</b>	<b>13.995</b>	<b>134.830</b>	<b>-1,2%</b>	<b>91.558</b>	<b>92.908</b>	<b>1,5%</b>

Fonte: centro studi Unioncamere su dati del registro imprese Infocamera e INPS. Rapporto 2018 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 gli impegni regionali sono stati semplificati 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 2018, sono consistite nella verifica con la polizia stradale della necessità di realizzazione di piazzole di sosta per consentire il controllo dei veicoli su strada e dei requisiti delle stesse. Si valuteranno le possibili localizzazioni in funzione della disponibilità di spazi al contorno per poter effettuare in sicurezza tali controlli.

## 9.4 IL TRASPORTO FERROVIARIO DELLE MERCI

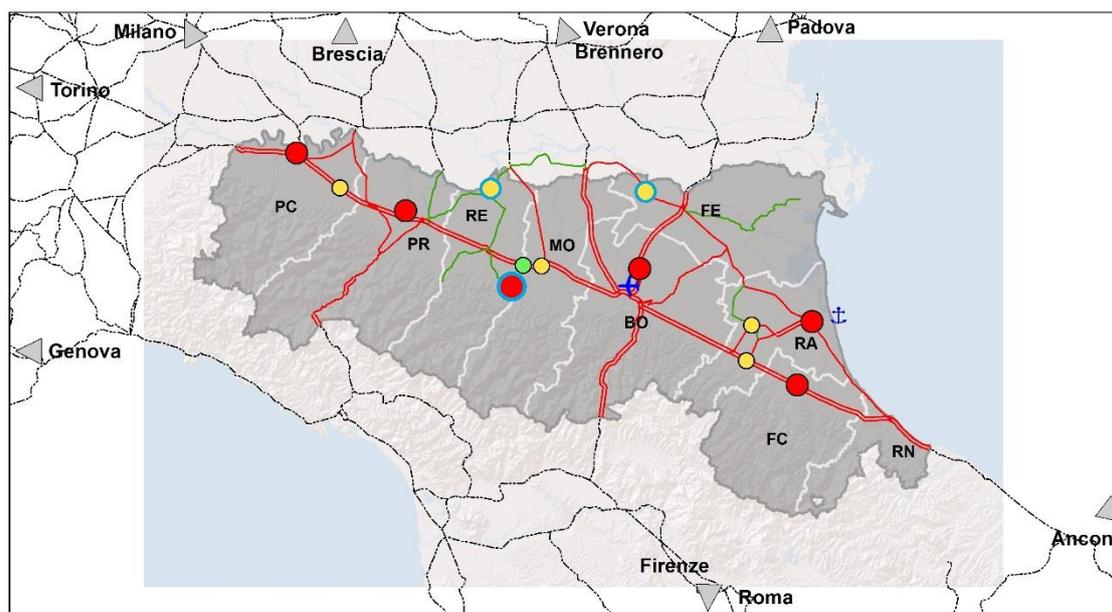
### 9.4.1 Il trasporto ferroviario merci regionale e i nodi logistici

#### ■ 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 232  
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 in corso interventi di potenziamento, sia sulla linea Pontremolese**

**sia sulla Parma-Suzzara**, in quest'ultimo tratto di stanno facendo lavori di ripristino per i danni dovuti all'ultima alluvione causata dall'esondazione del torrente Enza. Sono in corso inoltre sulla rete numerosi interventi di ammodernamento e potenziamento.

Anche le linee di collegamento fra la linea Adriatica (Bologna – Rimini) e il Porto di Ravenna presentano alcune limitazioni, in particolare sulla velocità massima ammessa per i treni con massa assiale di 22,5 t, 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 SpA<sup>56</sup>, 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.

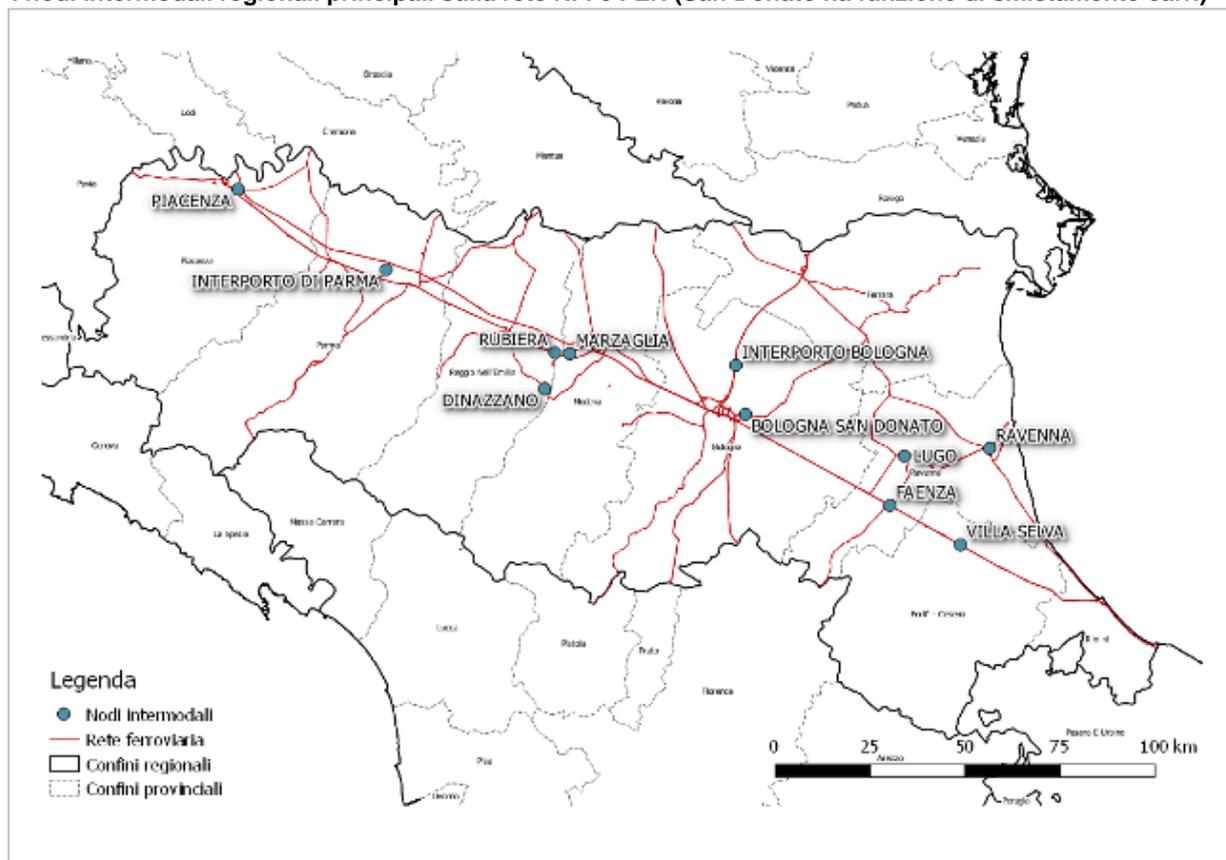
**Tabella 67**  
**Impianti ferroviari RFI individuati dall' accordo tra Gruppo FS e Regione Emilia-Romagna (2009)**

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	

<sup>56</sup> RFI è il gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale ai sensi del D.Lgs. 188/03.

Figura 233

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 previsto l'avvio nel corso dei prossimi anni (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 Diretrice Bologna – Milano è oggetto di interventi di ammodernamento degli impianti di esercizio.

Gli impianti ferroviari merci regionali dovrebbero raggiungere, a completamento di tutte le opere di miglioramento tecnologico e ampliamento previste, la **capacità complessiva di circa 28/30 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 68**  
**Interventi di adeguamento previsti sulla rete principale RFI in regione E-R**

Linea		2018	2020	2030
<b>Bologna – Ancona (Adriatica)</b>	<b>Sagoma</b>	P/C 80	P/C 80	P/C 80
	<b>Modulo linea</b>	750 m da Faenza	750 m	750 m
	<b>Peso assiale</b>	D4 fino Rimini	D4 fino Rimini	D4 fino Rimini
<b>Bologna – Milano</b>	<b>Sagoma</b>	P/C 80 fino Piacenza	P/C 80	P/C 80
	<b>Modulo linea</b>	650 m	750 m	750 m
	<b>Peso assiale</b>	D4	D4	D4
<b>Bologna – Firenze (Direttissima)</b>	<b>Sagoma</b>	P/C 22	P/C 22	P/C 80
	<b>Modulo linea</b>	750 m	750 m	750 m
	<b>Peso assiale</b>	D4	D4	D4
<b>Bologna – Padova</b>	<b>Sagoma</b>	P/C 80	P/C 80	P/C 80
	<b>Modulo linea</b>	650 m	750 m	750 m
	<b>Peso assiale</b>	D4	D4	D4
<b>Bologna – Verona – Brennero</b>	<b>Sagoma</b>	P/C 80	P/C 80	P/C 80
	<b>Modulo linea</b>	750 m	750 m	750 m
	<b>Peso assiale</b>	D4	D4	D4
<b>Castelbolognese/Faenza – Ravenna</b>	<b>Sagoma</b>	P/C 80	P/C 80	P/C 80
	<b>Modulo linea</b>	575 m	750 m	750 m
	<b>Peso assiale</b>	D4 limitazione 50 km/h	D4 limitazione 50 km/h	D4
<b>Ferrara – Ravenna – Rimini</b>	<b>Sagoma</b>	P/C 32	P/C 32	P/C 32
	<b>Modulo linea</b>	575 m	575 m	575 m
	<b>Peso assiale</b>	D4 limitazione 70 km/h	D4 limitazione 70 km/h	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, 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 2018 si è portata avanti la progettazione preliminare e definitiva 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. Le opere di avvio per l'utilizzo del fascio base nello scalo Candiano sono state avviate alla fine del 2018.

Per quanto riguarda le piattaforme intermodali e i nodi logistici si sottolinea che nel nord Italia, dove la presenza industriale è più forte, la competizione tra i nodi è diventata sempre più aspra ed è necessario, per crescere e attrarre traffico, disporre di risorse e infrastrutture. La maggior parte del traffico ferroviario merci si attesta nei nodi del nord Italia.

Perché la piattaforma logistica regionale costituisca un *gate* di ingresso nel continente europeo per le merci e perché il trasporto ferroviario riesca ad avere un ulteriore rilancio, occorre che i nodi superino le comprensibili rivalità e collaborino per raggiungere lo stesso obiettivo.

In questo quadro la Regione ha attivato azioni di sinergia tra i nodi principali. Nel 2017 è stato avviato un tavolo tra Regione, Terminali Italia e le principali piattaforme intermodali regionali per lo sviluppo di azioni collaborative e di promozione del "cluster intermodale regionale".

Il 16/3/2018 è stato sottoscritto (tra Regione Emilia-Romagna, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale, Cepim SpA, Dinazzano Po SpA, Interporto Bologna SpA, Terminal Rubiera Srl, Lotras Srl, Terminali Italia Srl Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, Hupac SpA) un Protocollo d'Intesa finalizzato a dare avvio ad iniziative di qualificazione, sviluppo e promozione del "cluster intermodale regionale" nel contesto nazionale e internazionale denominato: Accordo per la crescita del sistema intermodale regionale.

Le parti hanno poi sottoscritto un accordo attuativo (approvato con Deliberazione di Giunta regionale n. 1009 del 2/7/2018) volto a identificare e declinare il piano di azioni da intraprendere per la valorizzazione del cluster intermodale sul contesto internazionale, negli ambiti tematici di interesse prioritario, con orizzonte temporale 2018-2020:

### **Ambito 1 formativo/competenziale**

progetto dei percorsi formativi funzionali al rafforzamento delle conoscenze e competenze ferroviarie e intermodali, (già attivato nel 2018), che prevede i seguenti profili:

- per il settore tecnico-operativo: un percorso formativo rivolto alla configurazione delle attività di trasporto, composizione pratiche di trasporto e spedizione, gestione documenti, gestione operativa terminal e magazzino, con approfondimento dell'ambito operativo ferroviario per la movimentazione e preparazione dei convogli;
- per il settore manageriale: un percorso formativo rivolto alla configurazione dell'offerta complessiva dei servizi, loro gestione e organizzazione, «cura» e gestione del cliente.

### **Ambito 2 sostegno all'internazionalizzazione del cluster intermodale**

- "Cluster mission" nella regione tedesca dell'Assia, funzionale all'ampliamento di partnership strategiche operative con operatori intermodali locali e al rafforzamento delle relazioni istituzionali, all'aumento della visibilità sul mercato internazionale;

- partecipazione del “Cluster intermodale regionale” all’evento fieristico internazionale biennale Transport Logistic, edizione del 2019 (Monaco di Baviera, 4-9 giugno 2019) con l’organizzazione di incontri mirati tra le aziende e operatori internazionali selezionati.

#### ■ 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 (casce 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 69**  
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"/>	
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

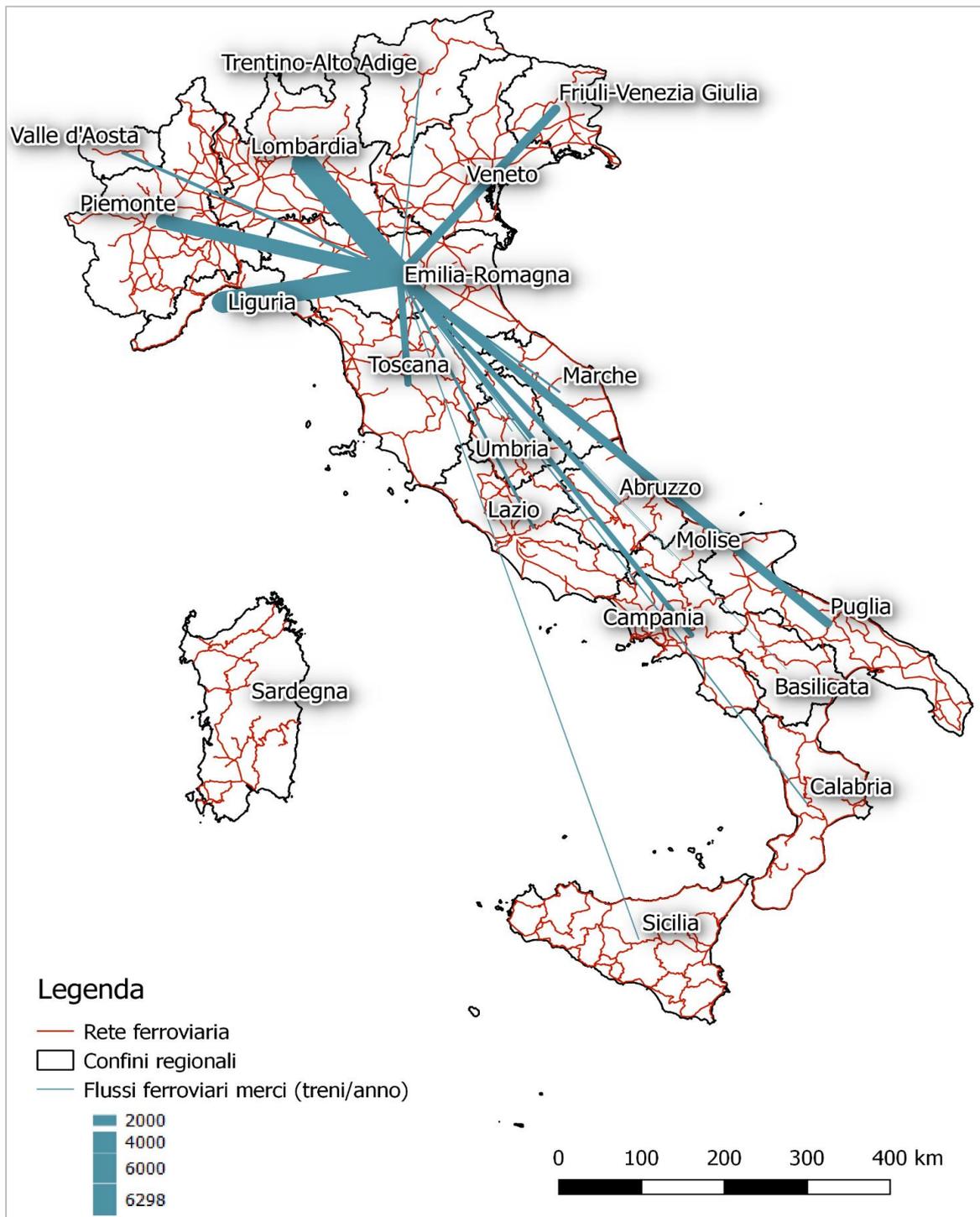
La principale relazione ferroviaria merci intra-regionale nel 2017 è il collegamento tra **Dinazzano e Ravenna Porto, dove si rilevano CIRCA 1.650 treni all’anno**. La movimentazione complessiva di Dinazzano nel 2018 è pari a circa 5.700 treni all’anno, mentre per Ravenna Porto si registra la movimentazione di circa 7.000 treni. 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.

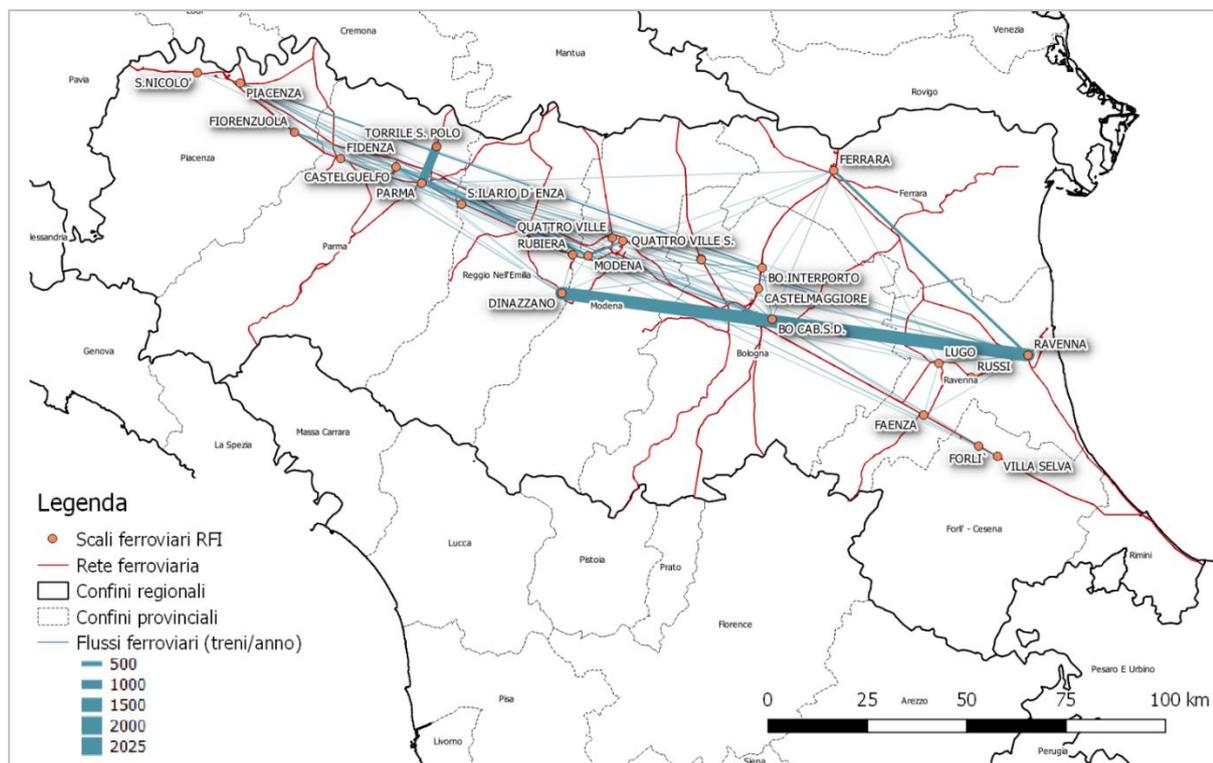
Per quanto riguarda la circolazione ferroviaria merci inter-regionale, nell’ambito di un’indagine regionale, è stata ricostruita una matrice delle relazioni ferroviarie dell’Emilia-Romagna con le altre regioni italiane su dati RFI. Quelle che **principalmente interagiscono con l’Emilia-Romagna sono: 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 234**  
**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 235**  
**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)



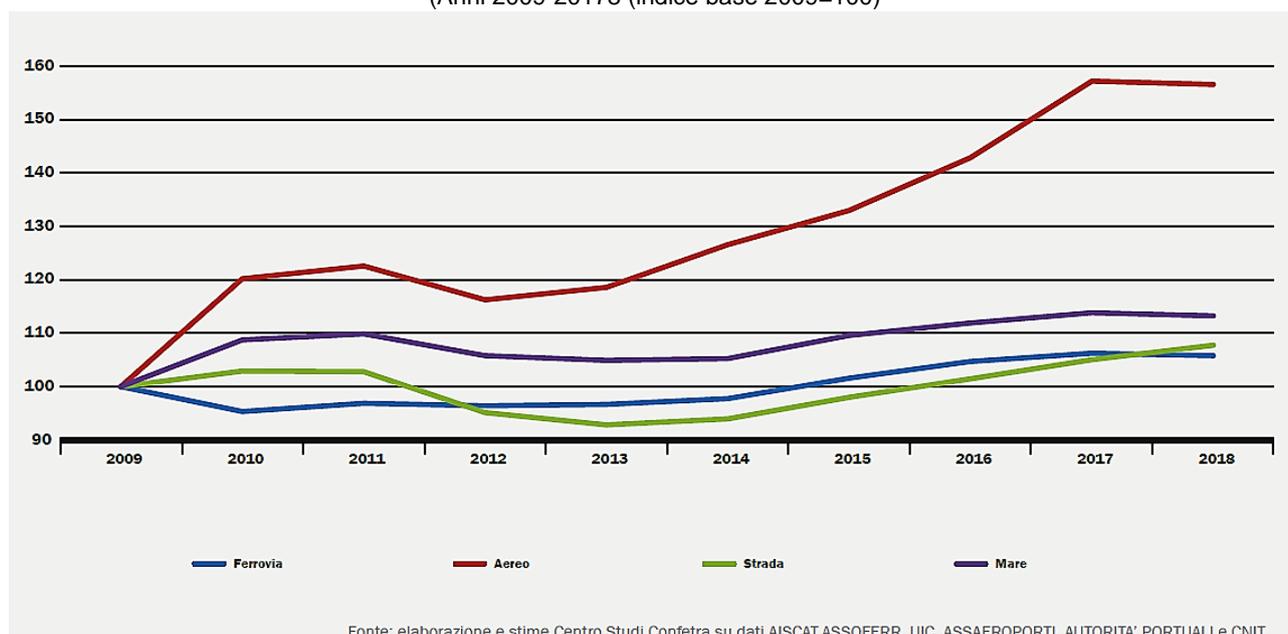
Dall'analisi dei quantitativi movimentati dai singoli nodi intermodali regionali si evidenziano in sintesi:

- 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) movimenta 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**

Dopo il crollo dovuto alla crisi economica, a partire dal 2014 il **trasporto di merci su treno in Italia ha registrato una crescita**, come evidenzia il grafico sopra riportato, che è continuata fino al 2017, (+1,5% sul 2016). Il 2018 ha visto invece un rallentamento della crescita in tutte le modalità di trasporto merci e in particolare il trasporto ferroviario è calato di -0,4% treni/km rispetto al 2017.

**Figura 236**  
**Andamento delle varie modalità di trasporto merci in Italia**  
 (Anni 2009-20178 (indice base 2009=100))



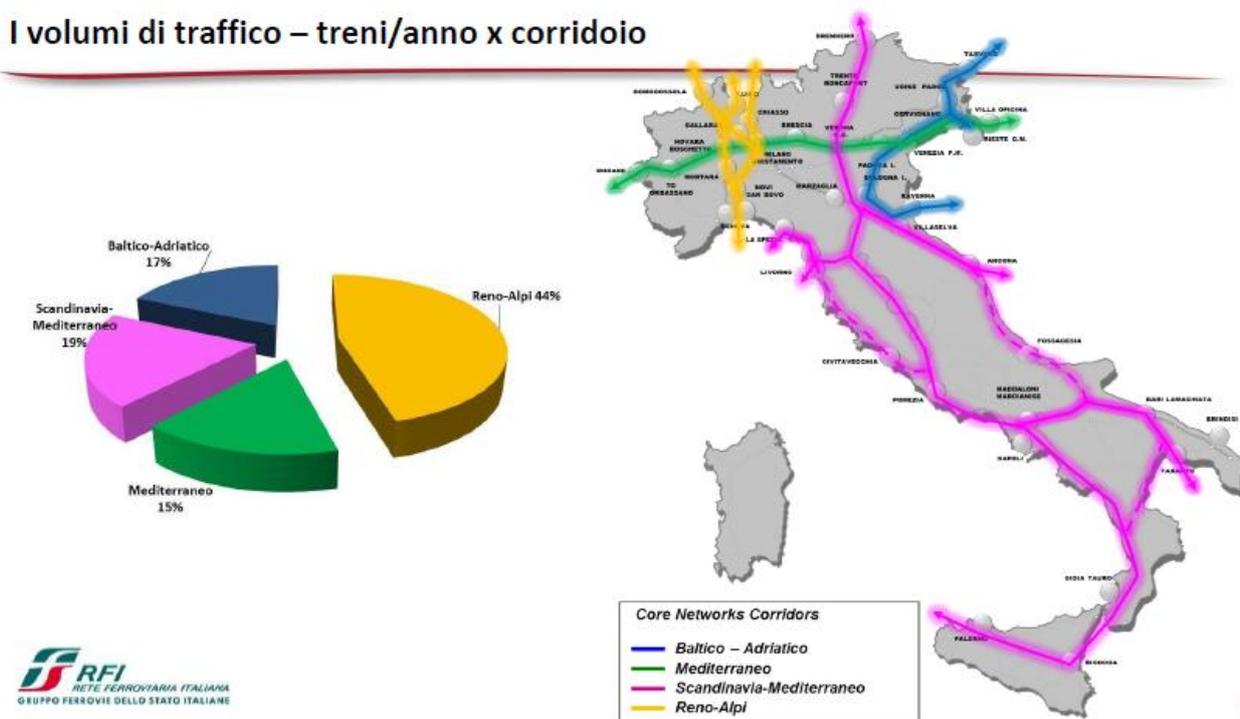
Fonte: Confetra, *Nota Congiunturale sul Trasporto Merci*, periodo di osservazione gennaio-dicembre 2018.

Il calo è stato limitato, tuttavia si tratta di una brusca caduta rispetto alle attese, visto il grosso impegno pubblico nel settore, iniziato circa quattro anni fa dal Ministero dei Trasporti con un insieme di provvedimenti identificati come “cura del ferro”, e proseguito sia con il Ferrobonus (20 M€ per 2017-2018 + 40 M€ per 2018-2019), sia con l’adeguamento 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.

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 237**  
**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 e toccare il minimo, nel 2009, a una quota inferiore a 12 milioni di tonnellate. Dal 2010 si è registrata un’inversione di tendenza, accentuata soprattutto sui collegamenti retroportuali da Ravenna in direzione dell’area produttiva localizzata nel centro Emilia e da qui ai porti di esportazione del nord Tirreno. L’incremento di queste relazioni è sicuramente dovuto alla tenuta del sistema delle piattaforme regionali ma anche ai benefici indotti dalle leggi regionali 15/2009<sup>57</sup> e 10/2014 che hanno sostenuto negli ultimi anni i traffici ferroviari aggiuntivi con origine e/o destinazione in Emilia-Romagna e hanno consentito di avvicinare la competitività del trasporto merci su ferro a quello su gomma, permettendo una consistente diversione modale.

Nel 2016, le merci movimentate su ferrovia sono arrivate a circa 19,6 milioni di tonnellate, la quota più alta finora raggiunta, che equivalgono all’ 11,8% delle tonnellate trasportate su strada, che sono 165.875.720 (escluso l’attraversamento).

Nel 2017 il traffico ferroviario merci della regione è calato di -0,14% rispetto al 2016, arrivando a circa 19,4 milioni di tonnellate.

**Nel 2018 il traffico ferroviario merci della regione è rimasto pressoché costante a circa 19,4 milioni di tonnellate**, tuttavia è calata di -0,82% la quantità di merci complessivamente movimentata negli impianti regionali passando da circa 20,875 milioni di t nel 2017, a circa 20,7 milioni nel 2018, in funzione del calo dei flussi intraregionali.

<sup>57</sup> Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 9.4.2 “Interventi per il traffico ferroviario delle merci (L.R. 15/09)”.

**Figura 238**  
**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 nel 2017 ha coinvolto i nodi regionali penalizzati perché le loro direttrici prevalenti 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). Nel 2018 il quadro congiunturale è stato invece aggravato dalle ricadute negative che il sistema logistico ferroviario italiano e regionale ha subito in seguito alle interruzioni delle linee ferroviarie dovute all'incidente di Pioltello e al crollo del ponte di Genova.

**Tabella 70**  
**Traffico ferroviario in alcuni nodi intermodali regionali, in tonnellate**  
(Anni 2009 - 2018)

Prov	Nodo/operatore	Tonnellate movimentate					Incremento rispetto al 2017
		2009	2013	2016	2017	2018	
BO	Interporto Bologna	1.300.000	1.549.488	1.190.259	1.136.996	1.196.000	+ 5,19%
RE	Terminal Rubiera/Logtainer	997.000	2.000.000	2.039.921	2.168.525	2.164.963	-0,16%
RE	Dinazzano/Dinazzano Po	1.295.554	3.162.575	3.746.695	3.453.945	3.395.153	-1,70%
PR	Interporto Parma/Cepim	850.000	3.848.200	3.300.000	2.700.000	2.700.000	-
PC	Terminal Piacenza/HUPAC	1.350.000	1.600.000	4.082.504	4.586.500	4.765.600	+ 3,90%
FC	Villaselva/Lotras	---	123.750	318.720	360.220	388.080	+ 7,73%
RA	Porto Ravenna	3.169.373	2.440.000	3.368.090	3.437.704	3.561.351	+ 3,60%
<b>TOTALE</b>		<b>9.241.927</b>	<b>14.724.195</b>	<b>18.046.189</b>	<b>17.843.890</b>	<b>18.171.147</b>	<b>+ 1,83%</b>

\*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.

### 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 CO<sub>2</sub> 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 emmissive 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 CO<sub>2</sub> 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 **misure 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 i bandi attuativi.

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. In risposta ai bandi emanati, sulla base delle disponibilità economiche, sono state **ammesse a contributo 18 imprese, per la realizzazione di 35 servizi**.

Tabella 71  
Quadro sintetico delle risorse complessivamente impegnate per la L.R. 15/09  
Risorse impegnate L.R. 15/09 in euro

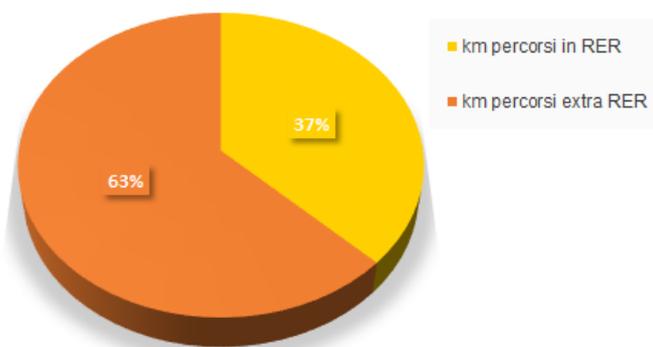
	2010	2011	2012	Totale complessivo
Risorse primo bando	1.920.463,19	1.980.712,38	1.935.749,05	5.836.924,62
Risorse secondo bando	1.079.537,81	1.019.287,62	983.173,95	3.081.999,38
<b>Totale risorse I e II bando</b>	<b>3.000.000,00</b>	<b>3.000.000,00</b>	<b>2.918.923,00</b>	<b>8.918.923,00</b>

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.

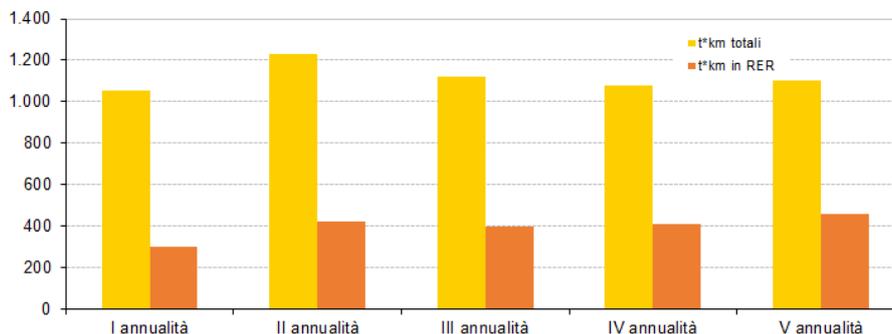
**È importante sottolineare che i chilometri percorsi fuori dal territorio regionale sono il 63%, a dimostrazione che l'incentivo attuato dalla Regione Emilia-Romagna ha portato benefici territorialmente molto più estesi.**

**Figura 239**  
**Chilometri percorsi entro e fuori il territorio regionale dei servizi attivi nella V annualità**

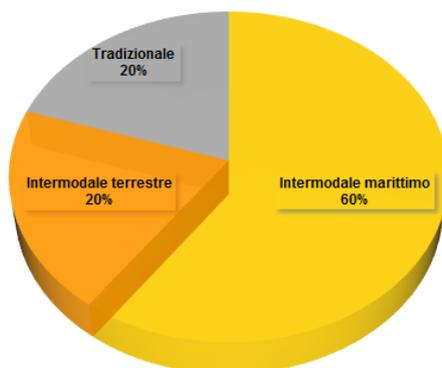
Kilometri percorsi entro e fuori il territorio regionale



**Figura 240**  
**Milioni di t\*km dei servizi attivi rendicontati L.R. 15/2009**  
 (Dati definitivi, iter legislativo completato)



**Figura 241**  
**Tipologie di trasporto dei servizi attivi nella V annualità 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.

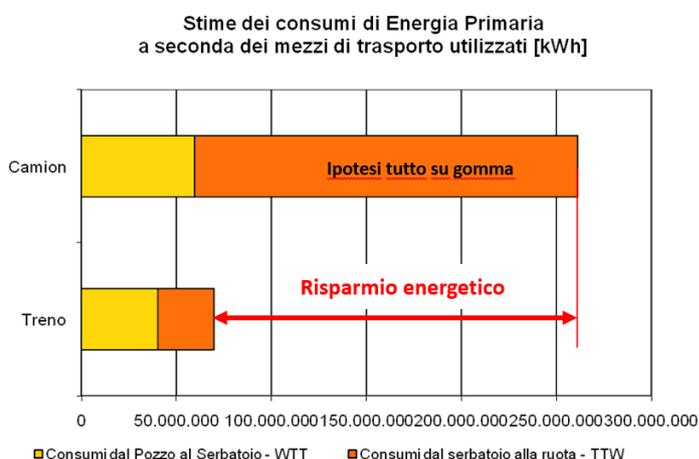
Nella quarta e quinta annualità di effettuazione i servizi incentivati, pur in assenza di contributo, hanno trasportato, rispettivamente, 3.774.530 t e 3.528.807 t di merce.

È 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. È comunque 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 con il contributo erogato dalla L.R. 15/09, sono stati calcolati i benefici ambientali apportati, 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.

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

**Figura 242**  
**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, ottenuto il parere positivo dell'Unione europea sugli Aiuti di Stato (Decisione C(2014)4025 del 13/06/2014 (GU UE del 22/08/2014 C280/24)), 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 72**  
**Tonnellate complessive, aggiuntive trasportate e n. treni effettuati con L.R. 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	<b>11.499.657</b>
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	<b>3.875.587</b>
N. treni effettuati I annualità	N. treni effettuati II annualità	N. treni effettuati III annualità	TOTALE
4.342	4.816	4.873	<b>14.031</b>

■ **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.**

■ **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 evidenzia il consolidamento di alcune relazioni forti 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.

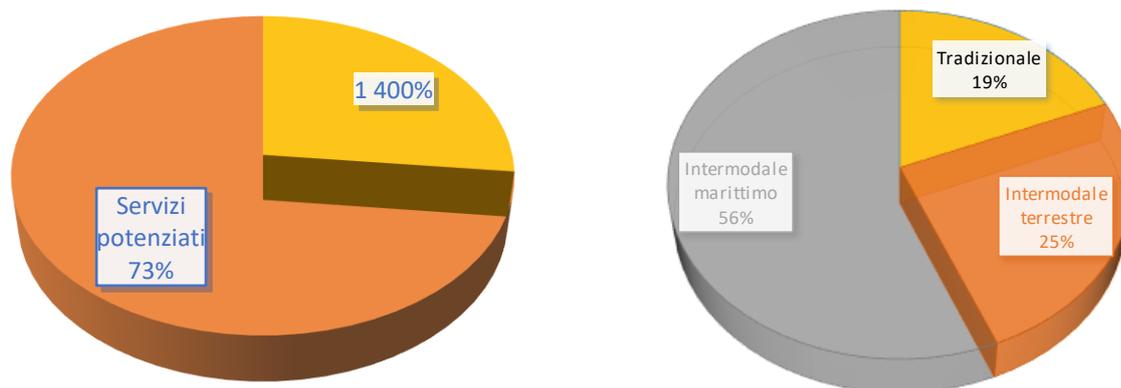
Rispetto alla prima annualità sono stati sospesi due servizi, entrambi per motivi commerciali.

È stato possibile recuperare parzialmente alcune risorse 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 di 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.

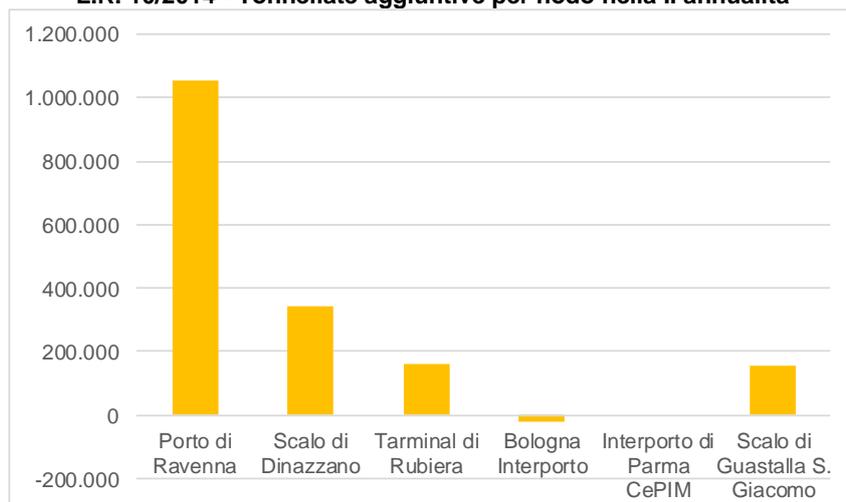
Per quanto riguarda le caratteristiche del traffico i dati della seconda annualità hanno confermato quanto già rilevato nella prima, la ripartizione fra le varie tipologie di trasporto è pressoché equa fra le tre categorie (intermodale marittimo, intermodale terrestre e tradizionale).

**Figura 243**  
**L.R. 10/2014 - Servizi attivi nella II annualità.**  
 Ripartizione tra nuovi e potenziati (a sinistra) - Tipologie di trasporto (a destra)

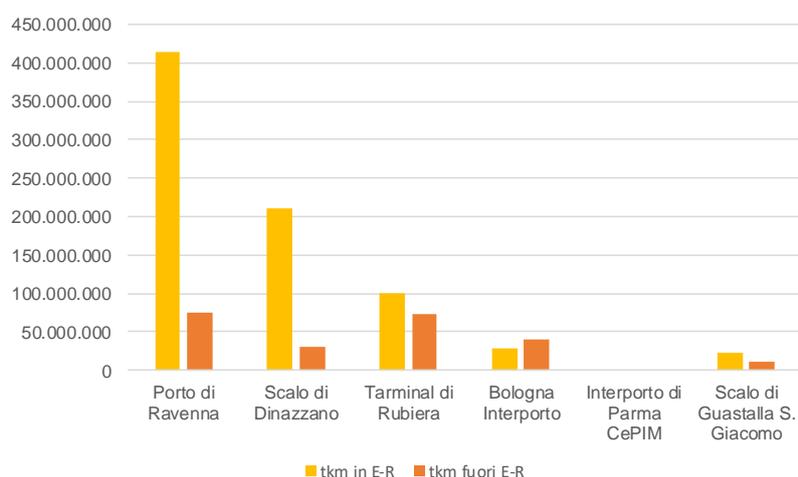


Per quanto riguarda le tonnellate aggiuntive, trasportate rispetto all'anno di riferimento 2013, risulta evidente la vocazione del contributo, in coerenza con i principi espressi dalla Legge, al retroporto di Ravenna, nodo cui fa capo un traffico nettamente preponderante rispetto agli altri nodi regionali.

**Figura 244**  
**L.R. 10/2014 - Tonnellate aggiuntive per nodo nella II annualità**



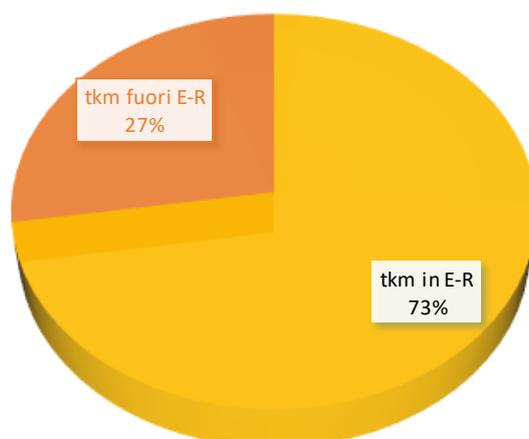
**Figura 245**  
**L.R. 10/2014 – Tonnellate\*km aggiuntive per nodo II annualità**



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 246**  
**L.R. 10/2014 – Tonnellate\*km totali trasportate dai servizi ammessi II annualità**



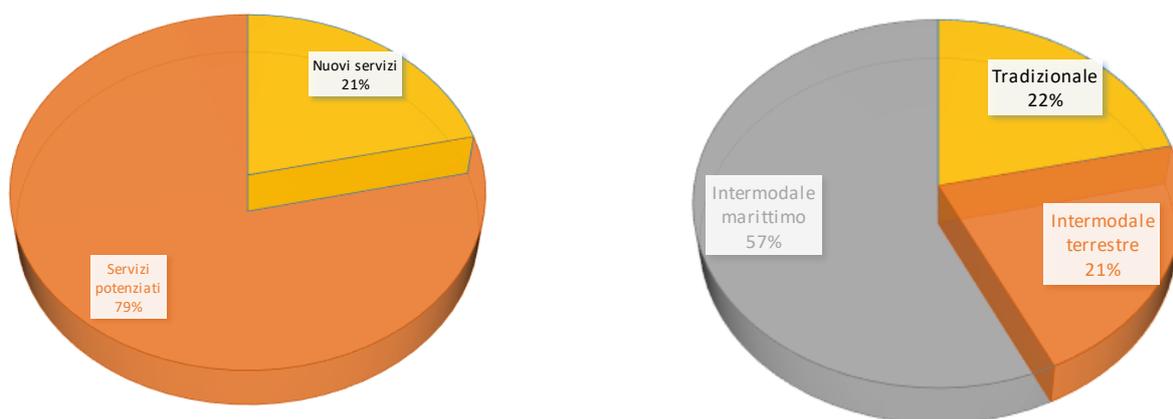
■ **Terza annualità**

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 cresciuto da 839.237 t a 967.910 t.

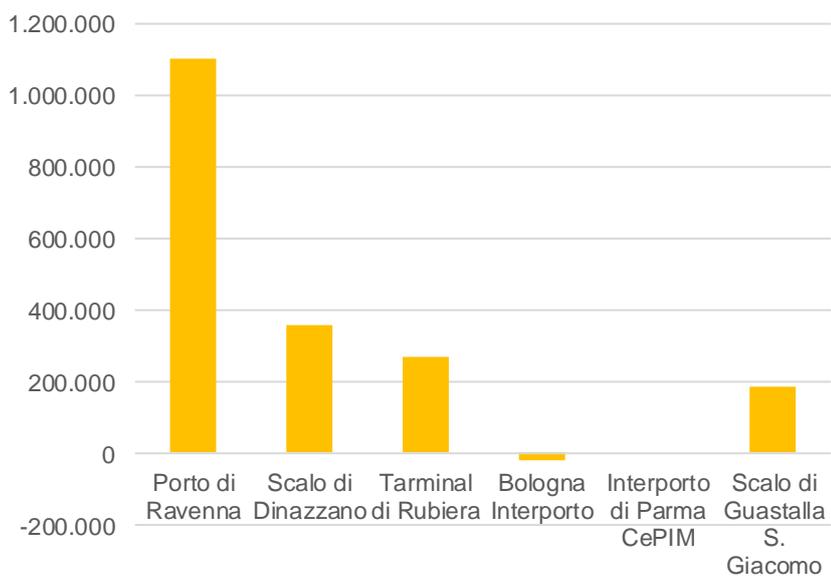
I trasporti siderurgici fra Ravenna e l'area centrale della pianura padana sono anch'essi aumentati, con il servizio su Piadena ormai arrivato a 1.042.144 t trasportate e quello su Guastalla a 225.775 t.

**Figura 247**  
**L.R. 10/2014 - Servizi attivi nella III annualità.**  
**Ripartizione tra nuovi e potenziati (a sinistra) - Tipologie di trasporto (a destra)**

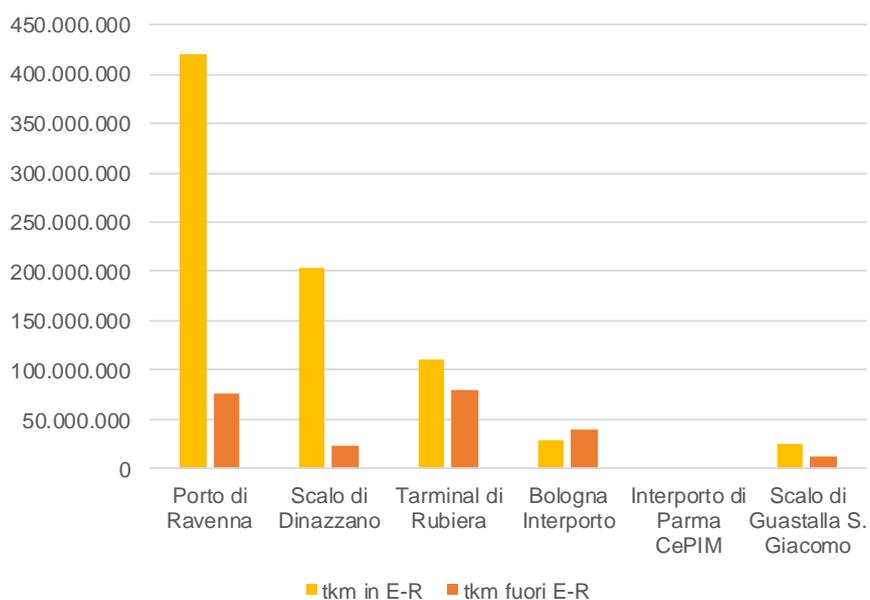


Per alcune Imprese, i traffici provenienti dal nord Europa hanno subito pesanti conseguenze a seguito dell'interruzione di Rastatt (D).

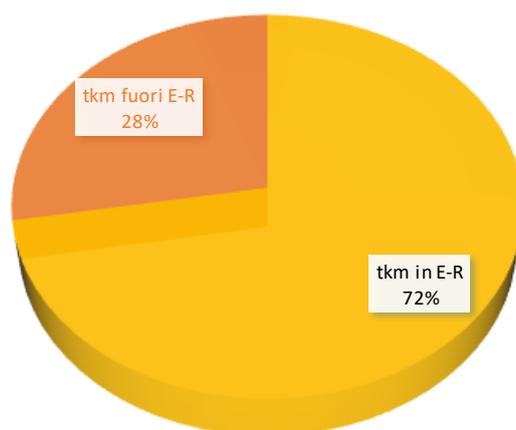
**Figura 248**  
**L.R. 10/2014 - Tonnellate aggiuntive per nodo nella III annualità**



**Figura 249**  
**L.R. 10/2014 – Tonnellate\*km aggiuntive per nodo III annualità**



**Figura 250**  
**L.R. 10/2014 – Tonnellate\*km totali trasportate dai servizi ammessi III annualità**



### 9.4.3 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 73**  
**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
<b>Totale</b>	<b>1.290.570,41</b>	<b>1.981.653,80</b>	<b>1.913.103,72</b>	<b>366.078,66</b>

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.

Nel 2018 è in corso il completamento delle due annualità per le quali è previsto l'obbligo di continuazione del servizio, al termine delle quali sarà erogato l'ultimo 5% del contributo per ogni anno di contribuzione.

**Tabella 74**  
**Contributi erogati ripartiti per Impresa (2018) – L.R. 10/2014**

<b>Impresa (in ordine alfabetico)</b>	<b>Contributo liquidato per servizi I annualità in euro</b>	<b>Contributo liquidato per servizi II annualità in euro</b>	<b>Contributo liquidato per servizi III annualità in euro</b>
Cargo Clay Logistics Srl	14.898,55	3.272,14	0,00
CEMAT – Combined European Management 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
<b>Totale</b>	<b>743.661,16</b>	<b>565.865,16</b>	<b>572.484,57</b>

## 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 2018, 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 2018 risultano tutti completati ad esclusione di Forlì che è ancora in corso di completamento grazie a un'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 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.

Nel corso del 2018, avuta l'adesione dei Comuni, con la attiva partecipazione di Lepida, si è dato avvio alla prima fase tecnico/informativa per l'attivazione sperimentale nei Comuni di Bologna, Ravenna, Faenza.

### 9.5.1 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**. Nel 2018 non sono stati erogati finanziamenti.

Di seguito si riporta una tabella riepilogativa dei finanziamenti erogati fino ad ora per la realizzazione dei **progetti del programma regionale sulla logistica urbana**.

**Tabella 75**  
**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
<b>TOTALE</b>	<b>4.989.903,76</b>	<b>su 9.841.744,54</b>	<b>3.831.998,46</b>

	azioni del progetto ancora in corso
	azioni del progetto completate