

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 per l'internazionalizzazione e lo sviluppo, tra cui tre leggi di incentivazione per il traffico merci su ferrovia, quali la L.R. 15/09 e la L.R.10/14 ora concluse e la L.R. 30/2019 art.10.

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.

9.1.2 Condizioni dell'economia nazionale e regionale

L'economia italiana a causa della pandemia ha perso 150 miliardi di Pil nel 2020 con una contrazione di entità eccezionale dell'economia che ha portato ad un tasso di variazione del Pil del -8,9% mentre nel 2021 il PIL è cresciuto del 6,6% in termini reali.

Un rilancio che è avvenuto innanzitutto grazie al recupero della domanda interna delle famiglie (+3%), specialmente nei servizi (+8%) favoriti dalla stagione turistica, ma anche all'ottima tenuta degli investimenti in beni strumentali, che con un +4,5% hanno oramai recuperato i livelli pre-crisi, probabilmente anche grazie agli annunci di vari interventi – nazionali ed europei – di sostegno alle famiglie e alle imprese, anche se il vero effetto di tutto ciò si vedrà in un periodo più allungato, l'apporto della domanda estera netta è stato invece più contenuto +0,3 %.

La manifattura italiana gode di buona salute e la produzione industriale si è ripresa (+11% nel 2021) più rapidamente che negli altri maggiori paesi europei, recuperando i livelli pre-crisi. In particolare, il settore dei mezzi di trasporto traina questa dinamica positiva, anche grazie ad una composizione

favorevole della produzione (parti, accessori e ricambi) e al suo posizionamento di gamma. Un ruolo fondamentale è giocato anche dall'export, dall'industria alimentare e, soprattutto, dalla filiera delle costruzioni (legno e mobili, attrezzature in metallo, apparecchiature elettriche).

In Emilia-Romagna, dopo la caduta del 9,1% del PIL reale dell'Emilia-Romagna nel 2020 vi è stata nel 2021 una variazione positiva del 7,2%, prima regione assieme al Veneto, al di sopra della media di ripartizione (6,8% nel Nord Est) e di quella italiana (6,6%). Alla base di questa ripresa, vi è particolarmente la crescita intensa degli investimenti fissi lordi (+18,6%) e del commercio estero (+12,5% le esportazioni). Più contenuta la dinamica positiva dei consumi (+5,0% quelli delle famiglie).

Per gli investimenti fissi e i flussi commerciali con l'estero il raggiungimento del livello pre-Covid è già stato conseguito nel corso del 2021, mentre il recupero dei consumi delle famiglie richiederà più tempo, completandosi nel 2023.

I consumi delle famiglie hanno subito nel 2020 una contrazione mai registrata prima (-12,0% rispetto al 2019, calcolata su valori reali). Tale contrazione è risultata essere più intensa di quella dei redditi delle famiglie, a conferma del fatto che la crisi ha comportato un aumento della propensione al risparmio della popolazione.

La ripresa del 2021 ha interessato anche i consumi (+5,5%) mentre il reddito disponibile delle famiglie ha chiuso il 2021 in crescita del 3,8% (a valori reali).

9.1.3 Il commercio estero dell'Emilia-Romagna

Per quanto riguarda i flussi commerciali con l'estero, dopo la contrazione del 2020 causata dall'impatto dell'emergenza sanitaria sugli scambi commerciali internazionali, il 2021 si è chiuso positivamente. L'Emilia-Romagna ha esportato beni e servizi per un totale di 72,44 miliardi di euro (a prezzi correnti), con un incremento sul 2020 pari a 10,5 miliardi (+16,9%), confermandosi la seconda regione in Italia per contributo all'export nazionale con il 14,0%, dietro alla Lombardia (26,3%) e davanti al Veneto (13,6%). Rispetto al 2020 l'export italiano è cresciuto del 18,2%, quello del Nord Est del 18,0%.

L'Emilia-Romagna conferma anche nel 2021 la seconda posizione a livello nazionale per valore di export, con una quota di export pari al 14,0% del totale italiano (rispetto al 14,2% del 2020 e al 13,9% rilevato nel 2019), dietro al 26,3% della Lombardia e davanti al 13,6% del Veneto.

I flussi commerciali confermano il primato regionale per quanto riguarda l'export per residente, che nel 2021 ha raggiunto in Emilia-Romagna il valore di 16.319 euro, pari a quasi il doppio del valore medio a livello nazionale (8.715 euro).

Nel corso del 2021 l'Emilia-Romagna ha importato beni e servizi per un valore pari a 42.484 milioni di euro, corrispondenti ad una quota del 9,1% dell'import italiano - in crescita del 25,1% rispetto al 2020, valore allineato alla media italiana (+24,8%).

Le esportazioni Manifatturiere, che rappresentano il 97,4% dell'export totale, sono cresciute nel corso del 2021 di oltre 10 miliardi rispetto al 2020 (+16,6%), riportandosi ampiamente al di sopra del flusso rilevato nel 2019 (+8,5%).

In questo ambito, la crescita più intensa ha interessato le esportazioni di articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici (+36,7%, pari a +732,5 milioni di euro in valore assoluto), che avevano fatto segnare una dinamica positiva anche nel corso dell'emergenza sanitaria. Questo andamento ha consentito a questo settore di consolidare una crescita del 74,9% rispetto al 2019.

Altrettanto intensa e superiore alla variazione media regionale è stata la crescita delle vendite di metalli di base e prodotti in metallo (+30,5%, +1.300 milioni di euro), di apparecchi elettrici (+25,7%, +780,3 milioni di euro), di sostanze e prodotti chimici (+23,3%, +737,3 milioni di euro), di legno e prodotti in legno (+19,2%, +92,3 milioni di euro) e di Mezzi di trasporto (+18,4%, +1.346,3 milioni di euro). Tra questi ultimi, da evidenziare una crescita anche più intensa della vendita di Autoveicoli (+20,0%), che ha rappresentato nel 2021 quasi ¼ dell'export nazionale di settore.

Crescita significativa, ancorché inferiore alla media regionale, per il settore dei macchinari e apparecchi (+14,8%, + 2.475 milioni di euro), il più rilevante in termini assoluti tra tutti i comparti manifatturieri, per i prodotti alimentari, bevande e tabacco (+15,6%, + 1.169,2 milioni di euro) e per il settore della gomma e materie plastiche (+16,6%, +958,3 milioni di euro).

Gli unici settori manifatturieri che hanno fatto segnare invece una dinamica negativa nel corso dell'anno sono stati gli Articoli in pelle e simili (-4,5% rispetto al 2020), che hanno ridimensionato la dinamica positiva dell'industria della Moda, e i Computer, apparecchi elettronici e ottici (-1,3%).

Da evidenziare, tra i settori non manifatturieri, anche la crescita delle vendite all'estero di prodotti dell'agricoltura, silvicoltura e pesca, aumentate del 12,7% rispetto al 2020 (+125 milioni di euro).

Rispetto al periodo pre-Covid (2019), quasi tutti i settori hanno recuperato le perdite conseguite a seguito del rallentamento del commercio internazionale. Non hanno ancora raggiunto il valore 2019 i Prodotti tessili, abbigliamento, pelli e accessori (-12,7% rispetto al flusso 2019) e i Computer, apparecchi elettronici e ottici (-4,5%).

La filiera della meccanica, con 38.951 milioni di euro di export (pari al 53,8% del totale), si conferma la più importante filiera produttiva dell'Emilia-Romagna. Seguono la filiera agroalimentare (con 11.235 milioni di euro di export, pari al 15,5%, nella versione più estesa, che comprende anche l'export di tabacco, agrofarmaci e macchine per l'agricoltura; con 7.985 milioni di euro nella versione ristretta, pari all'11,0%), la filiera della Moda (con 6.701 milioni di euro, il 9,3%).

Quasi tutte le filiere hanno visto nel 2021 una crescita del flusso regionale di export. Le esportazioni della filiera della salute e del benessere sono cresciute maggiormente (+24,4%), seguite da quelle della Meccanica (+17,8%) e delle Costruzioni (+17,5%). Le esportazioni della filiera agroalimentare sono cresciute del 15,9%. La dinamica più contenuta ha invece caratterizzato le vendite all'estero della filiera della Moda (+3,7%), che rappresenta l'unica filiera regionale a non aver ancora recuperato il flusso del 2019.

In termini di geografia economica l'export regionale si distribuisce in misura quasi equivalente tra l'area della UE 27 (che vale il 52,4% del totale) e dell'Extra UE 27 (47,6%). Rispetto al 2020 la dinamica dell'export regionale è risultata più brillante nell'ambito della UE27 (+19,3%), rispetto all'area Extra UE27 (+14,3%). Più nel dettaglio, l'incremento dell'export risulta distribuito tra tutte le principali aree di destinazione (con il primato dell'America +28,8% sul 2020), ad eccezione dei Paesi europei fuori dalla UE (-1,4%).

Germania, Stati Uniti e Francia si confermano i primi tre partner commerciali per valore dell'export regionale, concentrando oltre un terzo delle vendite complessive della regione. Dei tre mercati la crescita più significativa è rappresentata dagli USA (+33,3% sul 2020, pari a circa 2 miliardi in valore assoluto). Cresce ad un ritmo superiore al valor medio anche l'export assorbito dalla Germania (+19,2% pari a +1,5 miliardi).

La performance in controtendenza dell'export assorbito dai Paesi europei fuori dalla UE (-1,4% sul 2020), dipende per la gran parte dalla contrazione subita dai flussi diretti verso UK (-20,3% pari a - 856,5 milioni di euro), conseguenti all'implementazione della Brexit.

Tabella 93

Esportazioni, importazioni e saldo commerciale per provincia dell'Emilia-Romagna
 Anno 2021 - valori assoluti in milioni di euro (valori correnti), variazioni % su 2020 e quote % su totale regionale

	EXPORT			IMPORT			SALDO
	euro	% su tot	var.% 2021/2020	euro	% su tot	var.% 2021/2020	
Piacenza	5.476,2	7,6	-8,9	6.102,8	14,4	+5,6	-626,6
Parma	8.960,4	12,4	+23,2	4.668,2	11,0	+28,9	+4.292,2
Reggio Emilia	11.611,2	16,0	+20,9	5.188,7	12,2	+38,5	+6.422,5
Modena	14.718,7	20,3	+19,8	6.648,9	15,7	+26,4	+8.069,8
Bologna	17.515,1	24,2	+15,9	9.675,5	22,8	+18,3	+7.839,5
Ferrara	2.483,9	3,4	+25,5	1.119,7	2,6	+20,0	+1.364,2
Ravenna	5.053,6	7,0	+25,2	5.833,9	13,7	+47,5	-780,4
Forlì-Cesena	3.991,0	5,5	+16,5	2.065,3	4,9	+29,1	+1.925,7
Rimini	2.630,4	3,6	+17,7	1.180,7	2,8	+32,3	+1.449,7
Emilia-Romagna	72.440,5	100	+16,9	42.483,8	100	+25,1	+29.956,7

Fonte: ART-ER su dati ISTAT

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. n. 169/2016 dall'Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico Centro-settentrionale, ed è sede di numerose imprese di servizi al porto e alla navigazione, tra le quali imprese terminaliste portuali private (ad esempio Setramar), una delle quali a partecipazione pubblica (SAPIR).

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

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

L'inclusione di Ravenna nel sistema della grande viabilità e il collegamento con le principali reti di trasporto ne fanno un nodo accessibile dai principali mercati italiani ed europei e per questo è stato

inserito dalla Comunità europea nel nuovo regolamento per le reti TEN-T approvato con Regolamento Europeo n. 1315/2013 del 11/12/2013, tra i *core Port* e facente parte sia del corridoio 1 Baltico-Adriatico che del corridoio 3 Mediterraneo. Concorre inoltre ai progetti del Corridoio Adriatico e delle Autostrade del Mare.

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

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

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

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

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



Per migliorare comunque l'efficienza e la capacità competitiva del Porto, sono in corso di attivazione o di pianificazione interventi volti a metterlo ancora più efficacemente in rete e a dotarlo di interconnessioni trasportistiche adeguate. In particolare, tra le opere ferroviarie si segnala il **by-pass di Ferrara** (ancora in fase di realizzazione).

Le opere infrastrutturali stradali e ferroviarie attivate e programmate dalla Regione sono anche finalizzate alla limitazione degli impatti che questo sviluppo di traffici può comportare. Il nuovo scalo merci già attivato e la realizzazione del nuovo terminal containers porteranno un forte incremento di treni merci, che vedrà il potenziamento delle linee ferroviarie in destra e in sinistra del canale Candiano.

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

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

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

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

- Conclusione della progettazione esecutiva relativa al primo stralcio banchine e consegna dell'area per l'avvio dei lavori a settembre 2021 per la realizzazione dell'hub portuale di Ravenna, I fase, dal costo previsto complessivo di 235 milioni di euro, che consistono nell'approfondimento del canale di accesso al porto fino a -13,50 m, approfondimento del canale Candiano fino a -12,50 m (fino alla darsena San Vitale), realizzazione delle opere di adeguamento e potenziamento infrastrutturale delle banchine esistenti fino alla profondità finale previste dal PRP, costruzione di una nuova banchina sulla Penisola Trattaroli al fine di creare un nuovo terminal container e infine messa in quota delle aree a destinazione logistica.

Il Progetto, per l'importanza quale investimento strategico per la rete logistica europea, ha ottenuto un contributo dall'Unione Europea di 37 milioni di euro, che si vanno ad aggiungere ai 60 milioni già stanziati dal CIPE, ai 120 derivanti da un mutuo della Banca Europea degli Investimenti ed a risorse proprie dell'Autorità di Sistema Portuale, e che ne garantiscono la copertura finanziaria.

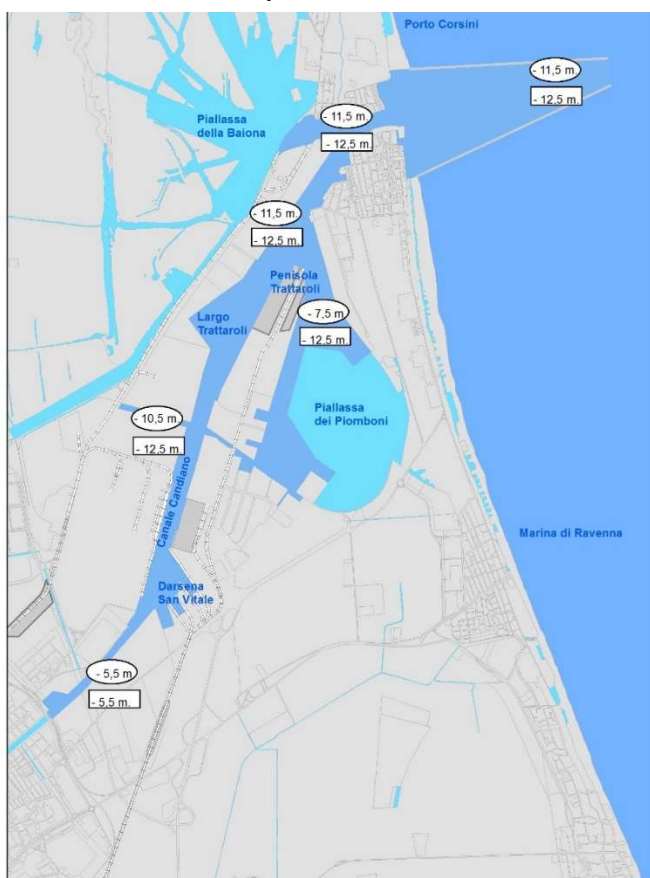
- Per la II^ fase dell'intervento, il cui costo è stato stimato in 300 M€, e che prevede l'approfondimento a -14.50 m del canale Candiano fino a Largo Trattaroli nonché del canale Baiona, l'approfondimento a -13.00 m del canale Candiano fino alla darsena San Vitale, l'ulteriore approfondimento a -15.00 m nella zona della curva del canale Candiano, l'approfondimento a -15.50 m del canale marino ed avamposto, al momento sono stati assegnati dal MIMS 85M€ con il decreto di riparto delle risorse per il settore portuale del 2020.

Inoltre è prevista la realizzazione di un impianto di trattamento dei sedimenti che consentirà di completare l'escavo dei fondali fino a - 14,5 m e di garantire la successiva manutenzione, tale intervento, del costo di 130M€, è stato finanziato con le risorse complementari del PNRR (previste dal DL n. 59/2021, convertito con modificazioni dalla legge 1° luglio 2021, n.101 e assegnate all'AdSP con DM 330/2021).

Figura 185
I fondali attuali e previsti nel Porto 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 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 S.p.A. di un Protocollo Attuativo e di un Accordo Operativo, per la realizzazione degli interventi migliorativi dell'accessibilità ferroviaria del porto, aventi lo scopo di risolvere alcune criticità cittadine di interferenza tra la viabilità e le dorsali merci del porto [sottopasso stradale via Canale Molinetto 15M€ (in



Fonte: Autorità Portuale di Ravenna

corso conferenza di servizi), adeguamento sagoma PC80 cavalcavia Teodorico 7,5M€ (inaugurato primavera 2021), sottopasso pedonale stazione-darsena 2,8M€ (inaugurato a fine 2020), prolungamento dorsale ferroviaria raccordo in area portuale dx Candiano (in corso progettazione definitiva)] 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 per consentire l'utilizzo di entrambi gli scali e le Dorsali per lo smistamento di tutto il traffico ferroviario merci attualmente effettuato nello scalo di stazione, attraverso interventi sulla Dorsale Sinistra Candiano (realizzazione e messa in esercizio della bretella ferroviaria di collegamento fra lo Scalo Candiano e la linea ferroviaria principale, lavori ultimati nel 2020; realizzazione di 7 ulteriori binari presso lo Scalo Candiano, modifiche al piano del ferro per l'ottimizzazione delle operazioni presso lo scalo, ultimata la progettazione definitiva nel 2020 e avviata nel corrente anno la conferenza di servizi, per complessivi 21M€), sulla Dorsale Destra Candiano (sviluppo infrastrutturale dei fasci Base e Pesa, realizzazione di ulteriori 2 binari, elettrificazione/attrezzaggio tecnologico dei binari, centralizzazione ed elettrificazione della dorsale di collegamento tra la stazione di Ravenna e la nuova stazione in Destra Candiano, per complessivi 26,7M€, in corso progettazione definitiva) e interventi per la realizzazione del nuovo collegamento 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 in fase di conclusione 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.

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.

Nel corso del 2019 è stata realizzata dall'Autorità di Sistema Portuale, su spazi messi a disposizione gratuitamente da SAPIR e T.C.R. 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 per svolgere in maniera efficiente l'attività di controllo sanitario su merci provenienti da Paesi extra UE. 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.

L'Autorità di Sistema Portuale di Ravenna ha sottoscritto a inizio 2020 con la Direzione della Prevenzione Sanitaria e la Direzione Generale Sanità animale e Farmaci veterinari del Ministero della Salute, il contratto di comodato con il quale sono messi a disposizione dell'USMAF (Ufficio di Sanità Marittima Aerea e di Frontiera) e del PCF (Posto di Controllo Frontaliero ai sensi del D. Lgs. 24/21), nuovi locali destinati all'attività di prelievo campioni, laboratori, uffici e deposito. Sono poi in corso le verifiche per ospitare presso il PCF anche una struttura gestita dall'IZSLER (Istituto Zooprofilattico Sperimentale dell'Emilia-Romagna) per la macinazione dei campioni di merci da sottoporre ad analisi presso il laboratorio di Bologna.

Questo rappresenta un primo passo del progetto cui sta lavorando da tempo la Regione insieme all'Autorità di Sistema Portuale per concentrare in un'unica area tutti i servizi che sono chiamati ad operare nel momento in cui arriva una nave, non solo servizi igienico-sanitari ma anche dogane ed autorità di pubblica sicurezza, per favorire una più immediata e coordinata azione di vigilanza sulle merci tesa ad evitare il rischio di importazione di prodotti non conformi alla legislazione europea.

Nel corso di quest'anno è stata anche completata l'infrastrutturazione in banda ultra larga dell'ambito portuale di Ravenna, con il cablaggio in fibra ottica a beneficio di tutti gli operatori, come previsto dal Piano nazionale di Agenda Digitale e dal Piano Nazionale della Portualità e della Logistica. La realizzazione dell'opera mette il Porto di Ravenna ai primi posti in Italia per sviluppo di linee a Banda Ultra Larga, consentendo di ottimizzare le risorse infrastrutturali già presenti sul territorio e di migliorare e potenziare la qualità dei servizi telematici a disposizione di coloro che operano in ambito portuale. Questo intervento ha reso possibile l'implementazione ulteriore di nuovi sistemi per la digitalizzazione delle procedure legate alla movimentazione delle merci:

- È stato sottoscritto un Protocollo di intesa con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli per l'Automazione delle procedure doganali nel Porto di Ravenna di ingresso/uscita dai varchi portuali e di imbarco/sbarco connesse alle attività doganali di import ed export, nonché delle procedure di pagamento delle tasse portuali e di tracciamento dello stato doganale della merce

- È stata avviata la procedura di sdoganamento in mare per merci in container e, recentemente, per tutte le altre tipologie di merci, con una significativa riduzione dei tempi di entrata/uscita delle merci dal porto e correlato innalzamento del livello di servizio.
- Non appena sarà adottato lo specifico DPCM, verrà avviato lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli (art. 20 del DL 169/2016) per l'unificazione di tutti i controlli connessi all'entrata e uscita delle merci nel o dal territorio nazionale, al fine di favorire un ulteriore recupero della competitività dei nodi della rete logistica nazionale (porti, aeroporti, interporti, retroporti).

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 a fine 2021, ha assegnato la gestione del Terminal Crociere del Porto di Ravenna, al nuovo concessionario Ravenna Civitas Cruise Port Srl, joint venture tra RCL Cruises Ltd, Società di Royal Caribbean Group, e VSL Ravenna Srl.

La concessione, attribuita a seguito della procedura ad evidenza pubblica attivata a seguito di una proposta di PPP presentata, ha una durata di 35 anni, dal 2022 al 2057, dal valore complessivo stimato in 221ML€, per il servizio di assistenza passeggeri e di Stazione Marittima nel porto di Ravenna, ivi comprese le aree e i beni strumentali e/o accessori, nonché delle aree per la realizzazione e gestione della nuova Stazione Marittima e degli altri beni strumentali e/o complementari alla prestazione del suddetto servizio.

L'investimento calcolato è di 25,7ML€ (19,7ML€ del concessionario, 6ML€ a carico di AdSP) e, dal punto di vista del traffico crocieristico, sono previsti 300mila passeggeri a pieno regime, con il terminal scelto come home port (quindi con l'arrivo dei turisti già nella giornata precedente alla partenza) e il coinvolgimento degli aeroporti regionali.

La nuova stazione marittima occuperà 10mila metri quadrati e sarà su due piani: il secondo rappresenterà la grande passerella che utilizzeranno i passeggeri per passare dalla nave al terminal. I fondali all'inizio del 2022 verranno approfonditi per avere -11 metri stabili, che passeranno a -12 dal 2025, con la nuova versione del terminal a regime.

Contemporaneamente proseguiranno altri due progetti: il Parco delle dune, grande area verde tra il terminal e la località (6,2ML€) e la realizzazione di una stazione di cold ironing a Porto Corsini a servizio del Terminal Crociere per favorire la sostenibilità ambientale e quindi diminuire drasticamente l'inquinamento (del costo di 35ML€ a valere sulle risorse complementari dell'PNRR (previste dal DL n. 59/2021, convertito con modificazioni dalla legge 1° luglio 2021, n.101 e assegnate all'AdSP con DM 330/2021), a conferma del fatto che, nel settore crocieristico, sta consolidandosi da parte di tutte le compagnie una maggiore ed attenta valutazione degli aspetti di sostenibilità legati non solo al combustibile utilizzato (GNL), ma anche alla possibilità di allaccio elettrico all'interno dei porti.

Per quanto riguarda il traffico passeggeri si riporta di seguito la serie storica dal 2011 al 2021.

Tabella 94
Traffico passeggeri
serie storica dal 2011 al 2021

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
2019	17.536	16.674
2020	408	0
2021	387	1559

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

Come si può notare dopo il blocco totale del traffico crocieristico avvenuto nel 2020 a seguito della pandemia da COVID-19, nel 2021 è lentamente ripreso l'arrivo di navi da crociera, con 8 toccate complessive (rispetto alle 0 del 2020) con un totale di 1.559 passeggeri. Rispetto invece al servizio di traghetti, la situazione è leggermente peggiorata rispetto al 2020, con un calo del 5,1% rispetto all'anno precedente.

Figura 186
Il nuovo terminal passeggeri nel Porto di Ravenna



Fonte: Autorità Portuale di Ravenna.

Il Terminal Traghetti del Porto di Ravenna occupa un'area di 125.000 mq. e dispone di due ormeggi per navi traghetto con un fondale di 11,5 metri. Il Terminal, attualmente, è amministrato da T&C – Traghetti e Crociere 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**, al fine di creare agevolazioni al trasporto fluviomarittimo. Ciò diviene sempre più pressante poiché si sono completamente azzerati i viaggi per il trasporto di coils che si erano sviluppati con il porto fluviale di Mantova, anche a seguito della non competitività economica dovuta in parte alle elevate tariffe portuali richieste, che, in applicazione della normativa nazionale, trattano le chiatte fluviomarittime allo stesso livello tariffario delle navi.

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

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

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

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

9.2.1 Contesto competitivo del trasporto marittimo delle merci

Il Covid-19 continua a condizionare, e lo farà ancora per anni, gli equilibri del commercio marittimo mondiale, anche se il mare rimane protagonista degli scambi commerciali.

L'80% delle merci in termini di valore e il 90% in volume viene mossa via mare; merci, materie prime e risorse energetiche arrivano dunque nei mercati di sbocco finale solo dopo essere state caricate in navi quali Porta Container, Ro-Ro, Petroliere e altro. Il trasporto su gomma e ferroviario, invece, opera per lo più nelle brevi tratte, solitamente a seguito di trasbordo dai porti, mentre il trasporto aereo movimentava prevalentemente merci ad alto valore aggiunto. I trasporti marittimi e la logistica valgono circa il 12% del PIL globale.

La crisi del Covid-19 ha causato inizialmente, a seguito dei lockdown in tutto il mondo, un drastico calo dei trasporti, seguito poi da una veloce ripresa della domanda che ha cambiato notevolmente la situazione. Stimoli fiscali e monetari attuati dai diversi Stati hanno incentivato la ripresa della domanda mondiale di merci e materie prime.

A tutto ciò si aggiunge la crescente domanda di prodotti elettronici e il boom dell'e-commerce: le persone hanno acquistato di più online, favorendo la domanda di beni piuttosto che di servizi.

Questo ha portato allo svuotamento dei magazzini delle aziende manifatturiere, costringendole ad incrementare i propri ordini di materie prime e semi-lavorati, anche in vista dell'attesa ripresa

economica, in modo da non rimanerne a corto nel momento in cui sarebbe arrivato il momento di riaumentare nuovamente la produzione.

Le misure di contenimento della pandemia con la necessità di affrontare rigidi protocolli sanitari hanno molto rallentato tutte le attività logistiche per l'arrivo e la ripartenza delle merci condizionando anche gli scali portuali di tutto il mondo, in termini di allungamento degli iter burocratici. Ciò ha portato inevitabilmente al dilatarsi dei tempi, con un conseguente rallentamento delle operazioni di loading e unloading e, dunque, un ritardo nelle consegne finali, poiché il numero limitato di navi in attività e di Teu per lo spostamento delle merci risultava impegnato molto di più rispetto al periodo pre-pandemico.

Al momento, solcano i mari del mondo al massimo 99.800 navi che possono movimentare contemporaneamente solo 2,13 miliardi di tonnellate di prodotti di vario tipo - che spaziano dal petrolio al gas, alle materie prime e ai prodotti finiti – e l'offerta limitata di mezzi che hanno, per la maggior parte, un'età compresa tra i 5 e 9 anni di attività, costringe a fronteggiare problematiche sia di tipo tecnico (eventuali guasti), sia di tipo ambientale (l'aumento dei costi industriali legati alle emissioni di Co2).

Nel 2021, poi, si sono verificate due criticità impreviste, il blocco del canale di Suez causato dall'incaglio della Ever Given e l'allungamento di oltre un mese della chiusura del porto cinese di Yantian per lavori, che hanno dato vita ad una serie di colli di bottiglia i cui effetti si stanno risolvendo solo ora, grazie al rifiato di fine anno 2021 sul fronte dei costi per i noli marittimi.

Inoltre, gli ordini per il rinnovo delle flotte nel 2021 sono scesi del 16% per cui nei prossimi anni si potrebbero verificare anche carenze nei vettori di spedizione.

Nel futuro occorrerà porre attenzione sui processi di digitalizzazione ed ambientalizzazione che si stanno consolidando poiché il futuro equilibrio domanda/offerta sarà anche influenzato dai requisiti normativi per allineare le operazioni di spedizione con obiettivi di decarbonizzazione, introdotti grazie agli auspici dell'International Maritime Organization (IMO), che richiederanno la sostituzione di parte della flotta esistente, comportando costi significativi e potrebbe ridurre il capitale disponibile per espandere la flotta per far fronte alla crescita del commercio.

Inoltre, nuove normative sulla decarbonizzazione delle spedizioni aumenteranno e si prevede che la misura a breve termine dell'IMO recentemente adottata sulla riduzione dei gas a effetto serra ridurrà velocità medie di spedizione e aumentare i costi di trasporto marittimo, soprattutto per i paesi in via di sviluppo.

L'UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) stima che i costi per il 2022 potrebbero tornare a crescere nell'ordine del 10,6% rispetto alla media 2021.

Indicando come vi siano 10 priorità d'azione:

1. Vaccinazione Mondiale contro il Covid.
2. Rivitalizzare il sistema commerciale multilaterale e abbandonare i protezionismi.
3. Porre fine alla crisi nei cambi di equipaggio introducendo standard comuni in tutti i porti.
4. Vaccinare i marittimi.
5. Facilitare i cambiamenti dell'equipaggio con banche dati comuni sul personale disponibile.
6. Garantire un trasporto marittimo affidabile ed efficiente.
7. Resilienza della catena di approvvigionamento tradizionale, valutazione del rischio e preparazione.

8. Costi di controllo: i costi di trasporto possono essere contenuti espandendo la capacità per soddisfare la domanda, rendendo porti più efficienti, migliorando la pianificazione, le previsioni e la visibilità e implementando la facilitazione del commercio.

9. Decarbonizzare.

10. Trasporto marittimo a prova di “climate change”: i Paesi dovrebbero prepararsi e adattarsi a cambiamento climatico comprendendo appieno i rischi, l'esposizione e le vulnerabilità.

È in corso una riorganizzazione della portualità italiana con il nuovo sistema delle autorità portuali, l'adeguamento delle infrastrutture e la realizzazione di retroporti (ZES o ZLS).

Il 2021 è stato un anno di importante per il **Porto di Ravenna**, per la serie di interventi in corso e di progetti avviati per lo sviluppo e l'efficientamento logistico del Porto, sostenuti da oltre 700 milioni di euro per investimenti già finanziati.

In primis, l'avvio delle opere per la realizzazione del nuovo Hub portuale, con nuove banchine e alti fondali per accogliere le più moderne navi, cui si collegano direttamente gli interventi di infrastrutturazione di nuove aree per la logistica in ambito portuale (oltre 200 Ha), direttamente collegate a banchine, nuovi scali ferroviari merci e al sistema autostradale.

Tutta l'area portuale di Ravenna è inoltre inserita, nella Zona Logistica Speciale Emilia-Romagna di prossima istituzione da parte del Consiglio dei Ministri e potrà contare anche sulla riorganizzazione della manovra ferroviaria in ambito portuale (estensione degli orari di servizio per h 24, 7 giorni su 7 e il miglioramento delle interconnessioni tecnologiche tra il gestore di manovra, i terminalisti e le imprese ferroviarie).

Dal luglio 2021 è divenuto operativo il nuovo deposito di GNL (primo in Italia ed uno dei pochi del mediterraneo) a servizio delle navi analogamente alimentate.

Verrà realizzata l'elettrificazione delle banchine, il cosiddetto cold ironing, sistema che permette di alimentare le navi con corrente elettrica fornita da terra riducendo così le emissioni in porto, rendendo così il Porto di Ravenna uno degli snodi centrali europei più efficienti e moderni.

Il Gruppo Eni ha avviato il progetto “CCS Ravenna Hub” (carbon capture & storage), intervento strategico per la decarbonizzazione delle attività industriali sia di Eni che di terze parti, che prevede un sito per lo storage di CO₂ al largo di Ravenna. La riconversione a siti di stoccaggio esclusivo e permanente di CO₂ dei giacimenti esauriti dell'Adriatico, che non produrranno più gas naturale, e il riutilizzo di una piccola parte delle infrastrutture esistenti, permetteranno di offrire a costi molto competitivi una soluzione rapida e concreta per la riduzione delle emissioni del settore industriale italiano e sarà il riferimento del CCS non solo per il sistema industriale italiano ma anche per l'Europa meridionale e il mediterraneo.

Il Porto di Ravenna nel 2021 ha rappresentato il 5,6% del movimento merci portuale italiano complessivo, occupando il sesto posto sui cinquanta porti italiani censiti da Assoporti.

■ **Istituzione Zona Logistica Semplificata Emilia-Romagna**

La Zona Logistica Semplificata dell'Emilia-Romagna (**ZLS-ER**) rappresenta un nuovo strumento di politica economica, promosso dalla Regione con l'obiettivo generale di sostenere lo sviluppo del sistema produttivo regionale e in particolare di offrire supporto alle strategie di sviluppo contenute nei piani e nei programmi dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale e

degli Enti territoriali interessati allo sviluppo dell'Hub portuale di Ravenna. Nello specifico una ZLS viene definita come una *“zona geograficamente delimitata e chiaramente identificata, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti che presentino un nesso economico-funzionale e che comprendano almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal Regolamento (UE) n. 1315 dell'11 dicembre 2013”*.

La ZLS Emilia-Romagna ha svolto il suo iter di approvazione nel 2021 con l'approvazione in Giunta il 6 ottobre 2021 e infine presso l'Assemblea Legislativa regionale il 2 febbraio 2022, è ora sottoposta alla Presidenza del Consiglio dei Ministri per la sua istituzione

Come noto, la Legge di bilancio 2018 ha previsto l'istituzione delle ZLS derivandone interamente la relativa disciplina da quella delle ZES del Mezzogiorno; tale legge consentiva inizialmente la sola fruizione, da parte delle imprese situate nelle ZLS, delle procedure semplificate di cui all'art. 5, comma 1, del D.L. 20 giugno 2017, n. 91. Successivamente, l'insieme dei vantaggi associati alle ZLS è stato esteso anche ai benefici fiscali attribuiti alle ZES (di cui al comma 2 del medesimo art. 5 del D.L. n. 91/2017), ovvero al credito d'imposta per investimenti in beni strumentali di cui all'articolo 1, commi 98 e ss. della legge 28 dicembre 2015, n. 208.

La ZLS E-R ha come obiettivo generale di sostenere lo sviluppo del sistema produttivo-industriale e logistico regionale favorendone le condizioni favorevoli allo sviluppo, in termini di semplificazioni amministrative, incentivazioni di carattere fiscale, doganale e finanziario per le imprese in essa insediate e per attrarre l'insediamento di nuove imprese e nuovi investimenti.

Imprescindibile per la sua istituzione è che le aree individuate, ancorché non territorialmente adiacenti, presentino un nesso economico-funzionale con un porto sede di Autorità di Sistema Portuale della regione stessa, che per l'Emilia-Romagna è il Porto di Ravenna.

Conseguentemente la ZLS E-R si integra e supporta le strategie di sviluppo contenute nei piani e nei programmi dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale e degli Enti territoriali interessati allo sviluppo dell'Hub portuale di Ravenna, in considerazione del ruolo strategico di quest'ultimo, snodo intermodale fondamentale per lo sviluppo del sistema produttivo nazionale e regionale, nonché primo punto di approdo per le merci di importazione nel territorio emiliano-romagnolo.

L'analisi del sistema economico regionale ha evidenziato come le principali attività produttive che lo caratterizzano siano i comparti della manifattura, di rilevanza strategica per il peso che assumono nell'economia regionale e per l'intensità degli scambi commerciali con l'estero.

Si tratta di otto settori di specializzazione produttiva che rappresentano circa il 37% del fatturato e del valore aggiunto totale regionale (l'agroalimentare; il tessile e abbigliamento; il legno e mobili; la ceramica; la chimica e materie plastiche; la farmaceutica; il biomedicale) composti da imprese perlopiù di piccole e medie dimensioni (in alcuni casi affiancate da poche grandi imprese), che fanno parte dei principali distretti industriali della regione, producono beni di eccellenza, sono fortemente orientati all'innovazione e all'internazionalizzazione e nel contempo anche di attrazione di imprese da altre regioni italiane e dall'estero.

Sono in essa ricompresi i territori di 28 Comuni nei quali sono presenti oltre un quinto delle unità locali e degli addetti dei settori di specializzazione manifatturiera della regione. Comparti manifatturieri importanti per il ruolo che assumono nello sviluppo dei sistemi territoriali non solo locali, per l'occupazione che offrono, per i flussi commerciali che attivano con l'estero e che in buona parte fanno transitare per il porto di Ravenna.

La ZLS Emilia-Romagna ha inoltre nel sistema ferroviario un elemento distintivo della stessa, coerente con la strategia di sviluppo sostenibile che ne caratterizza il percorso di identificazione e fa proprie le policy della regione in termini di sostenibilità del sistema di trasporto, attribuendo ai nodi

di interscambio intermodale quel ruolo di cerniera tra gli ambiti produttivi e il contesto portuale, beneficiando delle misure di incentivazione allo shift modale gomma-ferro che la regione ha promosso per l'incremento della quota di traffici intermodali.

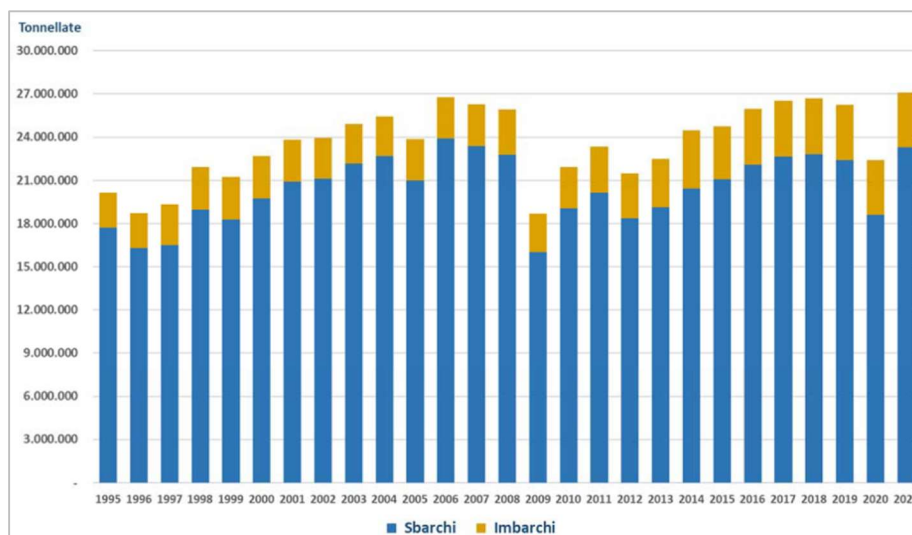
La ZLS Emilia-Romagna mette a sistema un pacchetto di opportunità integrate e multilivello, in grado di incentivare, semplificare, digitalizzare e rendere più sostenibili tutti quei processi industriali e logistici interni ed esterni agli insediamenti produttivi in capo alle aziende e agli operatori logistici collocati all'interno del perimetro della ZLS stessa.

9.2.2 Evoluzione dei flussi di traffico

Nel porto di Ravenna (Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale) sono state movimentate nel 2021 complessivamente **27.100.051** tonnellate, in crescita del **20,9%** (4,7 milioni di tonnellate in più) rispetto al 2020 e del 3,2% rispetto ai livelli del 2019, con il definitivo ritorno e superamento dei volumi ante pandemia, confermandosi anche nel 2021 come un porto vocato all'importazione, ovvero il principale porto per l'importazione di materie prime e semilavorati per il settore industriale padano.

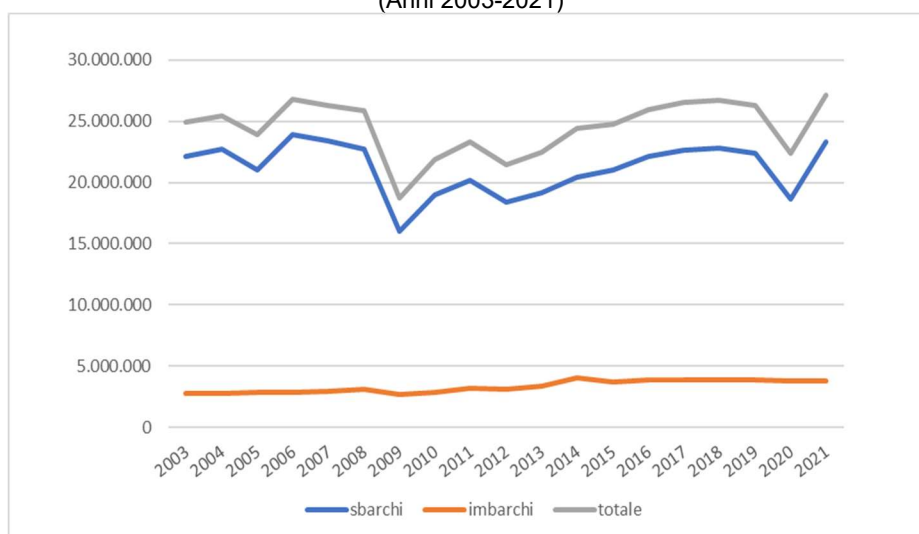
Gli sbarchi e gli imbarchi sono stati, rispettivamente, pari a 23.296.181 tonnellate (+25,2% sul 2020 e +3,9% sul 2019) e a 3.803.870 tonnellate (in linea col 2020 e -1,0% sul 2019).

Figura 187
Serie storica della movimentazione merci (tonnellate/anno)
(1995-2021)



Fonte: Autorità di Sistema portuale.

Figura 188
Serie storica dei flussi di traffico merci (tonnellate/anno)
 (Anni 2003-2021)



Fonte: elaborazioni RER su dati Autorità Portuale di Ravenna

Nel 2021 il numero di toccate delle navi è stato pari a 2.702, con una crescita del 12,9% (309 navi in più) rispetto al 2020.

Interessante è l'aumento negli ultimi anni della stazza media delle navi nel Porto di Ravenna, che nel 2020 (con 6.421 tonnellate) era cresciuta dell'1,2% rispetto al 2019 (con 6.349 tonnellate) che era a sua volta già aumentata del 2,4% rispetto al 2018, tendenza in parte connessa all'evoluzione dimensionale delle flotte. Nel 2021, la stazza media netta delle navi (6.998 tonnellate) ha registrato un ulteriore incremento del 9% rispetto al 2020, cui ha contribuito certamente l'esigenza di massimizzare i carichi alla luce dell'aumento esponenziale nel corso dell'anno del costo dei noli delle navi multipurpose (l'insieme di diverse tipologie di navi). Il *drewry multipurpose time charter index* che analizza il livello del costo dei noli di un anno delle navi multipurpose indica come vi sia stato un aumento del 63% dall'inizio del 2021 e del 69% da dicembre 2020.

Analizzando le merci movimentate si riscontra che, rispetto allo anno precedente, le merci secche (rinfuse solide, merci varie e unitizzate), con una movimentazione pari a 22.449.324 tonnellate, sono cresciute del 23% (4.200.000 tonnellate in più) superando il 2019 e, nell'ambito delle stesse, le merci unitizzate in container presentano sono in aumento del 7,2% (2.279.623 tonnellate, con 152.000 tonnellate in più) ma inferiori del 4,5% rispetto al 2019, mentre le merci su rotabili (1.446.469 tonnellate) sono in calo del 6,8% rispetto al 2020 e inferiori dell'11,3% rispetto ai volumi del 2019.

I prodotti liquidi, con una movimentazione pari a 4.650.727 tonnellate, nel 2021 sono aumentati del 12,0% rispetto al 2020 e del 0,2% rispetto ai volumi del 2019.

Per i contenitori, pari a 212.926 TEUS nel 2021, si è registrata una crescita rispetto al 2020 (+9,3%) ma ancora non si sono raggiunti i TEUS del 2019 (-2,4%). I TEUS pieni sono stati 162.552 (il 76,3% del totale), in crescita dell'8,4% rispetto al 2020, ancora inferiori (-4,1%) rispetto a quelli del 2019. In termini di tonnellate, la merce trasportata in contenitori nel 2021 è cresciuta del 7,2% rispetto al 2020 (2.279.623 tonnellate), ma resta inferiore rispetto al 2019 (-4,5%).

Il numero di toccate delle navi portacontainer, pari a 459, è in aumento (+5,0%) rispetto alle 437 del 2020, anche se non ancora ai livelli del 2019, quando si erano registrate 484 toccate (-5,2%).

Nel 2021 trailer e rotabili sono complessivamente in crescita del 22,5% per numero di pezzi movimentati (87.566 pezzi, 16.103) ma in calo del 6,8%, in termini di merce movimentata (1.446.469

tonnellate) rispetto al 2020. rispetto all'anno 2019 si è registrato un aumento del 9,9% per i pezzi e un calo dell'11,3% per la merce.

Il gruppo armatoriale Grimaldi ha inserito sulla rotta Ravenna - Brindisi – Catania le nuove RO-RO Eco Catania ed Eco Livorno (ultimate nel primo semestre del 2021 che da inizio novembre 2021 hanno sostituito nel servizio le unità Eurocargo Sicilia ed Eurocargo Catania. Queste nuove RO-RO, progettate per ridurre le emissioni inquinanti nei porti, per le attività di bordo utilizzano l'energia elettrica fornita da mega batterie al litio (con una potenza totale di 5 MWH) che si ricaricano durante la navigazione grazie agli shaft generator e a 350 mq di pannelli solari e sono inoltre, dotate di motori di ultima generazione controllati elettronicamente e di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato.

Le rotte navali lunghe, se da un lato saranno necessarie anche in futuro, hanno mostrato tutta la loro vulnerabilità, e questo ha indotto a riflettere sulla posizione di leader che ha l'Italia nel trasporto marittimo di corto raggio. Il blocco del Canale di Suez dovuto all'incaglio della portacontainer Ever Given, insieme alla Pandemia ed alla congestione dei porti del Far East e del Nord America, ha confermato la necessità di mettere in atto processi di Reshoring o di Near Shoring, vale a dire riportare più vicine all'Europa, o nell'Europa stessa, alcune filiere che, in caso di shock economici, possano garantire maggiore tempestività negli approvvigionamenti stessi.

L'Italia potrà beneficiare della cosiddetta "regionalizzazione della globalizzazione" grazie ad una consolidata tradizione armatoriale nei settori del RO-RO (Roll on-Roll off, traffico di mezzi gommati) e autostrade del mare che rappresentano la massima espressione nel trasporto marittimo di corto raggio, il cosiddetto Short Sea Shipping (SSS). Lo sviluppo del RO-RO e delle autostrade del mare rappresenta per un Paese un segnale positivo in diverse chiavi di lettura che vanno al di là della crescita della Blue Economy (comunque un asset fondamentale su cui puntare per essere competitivi in Europa) rappresentando modalità di trasporto che incidono sulla sicurezza di una nazione poiché forniscono un contributo a diminuire l'incidentalità stradale e l'inquinamento, fattori che portano per il sistema sanitario e per la qualità della vita un appesantimento della spesa, sia pubblica che privata.

I volumi di merci movimentati hanno avuto andamenti diversi secondo i vari settori merceologici.

Il comparto agroalimentare (derrate alimentari e prodotti agricoli), con 4.715.365 tonnellate di merce, ha registrato nel 2021 un calo dell'1,9% rispetto al 2020 e volumi inferiori del 14,1% rispetto al 2019.

L'importazione di cereali ha mostrato un recupero della movimentazione chiudendo il 2021 con 864.585 tonnellate che, pur essendo ancora inferiori dello 0,4% rispetto al 2020, sono in recupero rispetto ai primi mesi del 2021, anche se resta importante il calo del 54,4% rispetto al 2019. La flessione negli arrivi via nave di cereali nell'ultimo biennio è in relazione al trasporto di cereali via ferrovia (in prevalenza grano): nel 2021 si sono registrati 254 treni (+30,9%) con 307.774 tonnellate (+62,3%) di merce in import, per lo più dai paesi dell'est Europa. Considerando sia gli sfarinati sia i cereali (import + export), nel 2021 si sono registrati 572 treni pieni (+6,1%), con 568.098 tonnellate di merce (+32,7%), contro i 539 treni pieni e le 428.151 tonnellate del 2020. Sono varie le criticità che hanno impattato sulle importazioni di cereali, in primis gli effetti delle varie misure introdotte per contenere la diffusione della variante omicron del Coronavirus e dal conseguente calo prolungato dei consumi - principalmente a causa dell'assenza di turisti - nel Circuito Horeca (Hotellerie-Restaurant- Café/Catering).

I materiali da costruzione, con 5.689.958 tonnellate movimentate, sono in crescita del 39,7% rispetto allo stesso periodo del 2020 e hanno superato del 13,3% i livelli del 2019. In crescita (+44,1% sul 2020 e +14,0% sul 2019), in particolare, le importazioni di materie prime per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo, pari a 5.160.443 tonnellate (+1.579.809 tonnellate in più sul 2020). La performance registrata nel Porto è in linea con l'andamento dell'industria delle piastrelle

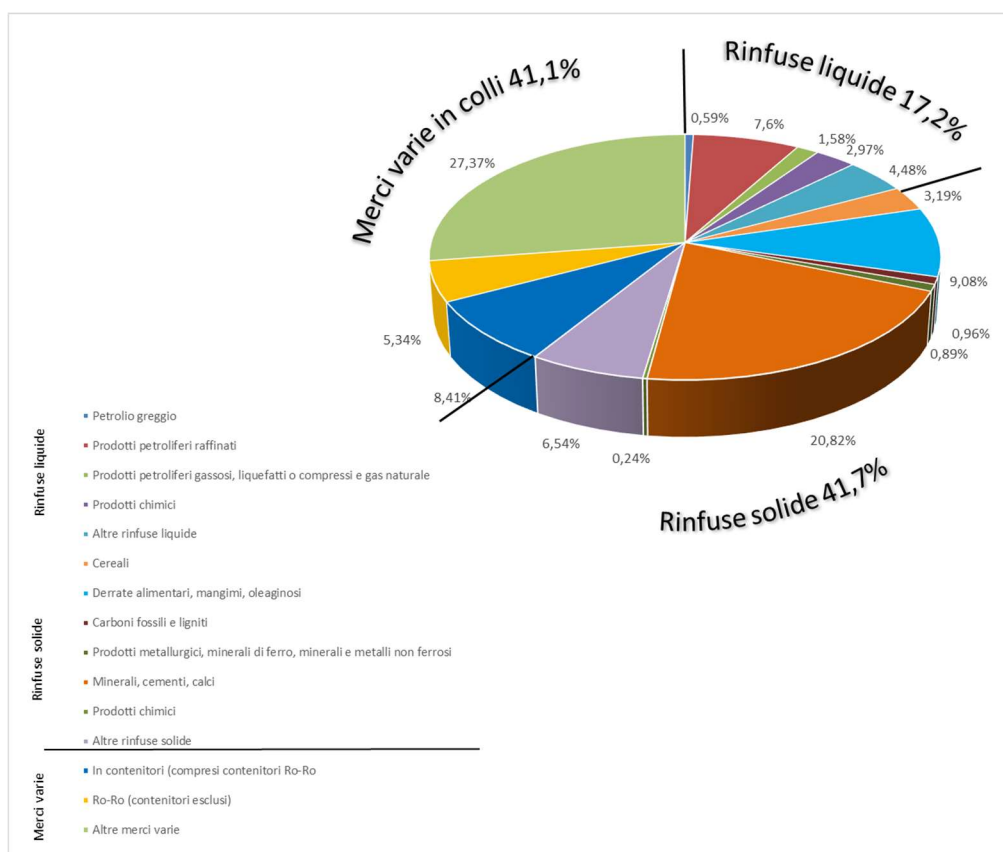
di ceramica che nel 2021 ha registrato un forte incremento di produzione, vendite ed export, tale da superare i livelli pre-pandemia, superando i 430 M di mq, in crescita del 25% circa, mentre i volumi di vendita si sono attestati intorno ai 458 M di mq (+12% rispetto al 2019), derivanti da esportazioni nell'ordine di 367 M di mq (+13%) e vendite sul mercato domestico per oltre 91 M di mq.

Una positiva situazione che si scontra però con i fortissimi rialzi nei costi di tutti i fattori produttivi (energia in primis), con la carenza di alcune tipologie di materie prime e con le difficoltà connesse ai trasporti via mare.

I prodotti metallurgici nel 2021 sono in crescita del 46,4% rispetto allo stesso periodo del 2020, con 7.450.613 tonnellate movimentate (2,4 milioni di tonnellate in più), e superiori ai livelli del 2019 del 16,8%. Quasi raddoppiato nel 2021 l'import di prodotti metallurgici da PAESI EXTRA-UE, pari a 4.559.516 tonnellate (il 65,8% del totale), in aumento del 69,1% rispetto al 2020. A fronte del calo degli sbarchi provenienti da Taranto (ex ILVA) nel 2021, pari a 891.790 tonnellate, meno 15,0% rispetto al 2020. La performance registrata nel Porto è in linea con l'andamento dell'industria italiana dell'acciaio, che nel 2021 mostra una produzione a +19,8% ed un output complessivo di 24,41 milioni di tonnellate, nonostante il mese di dicembre penalizzato dall'energia.

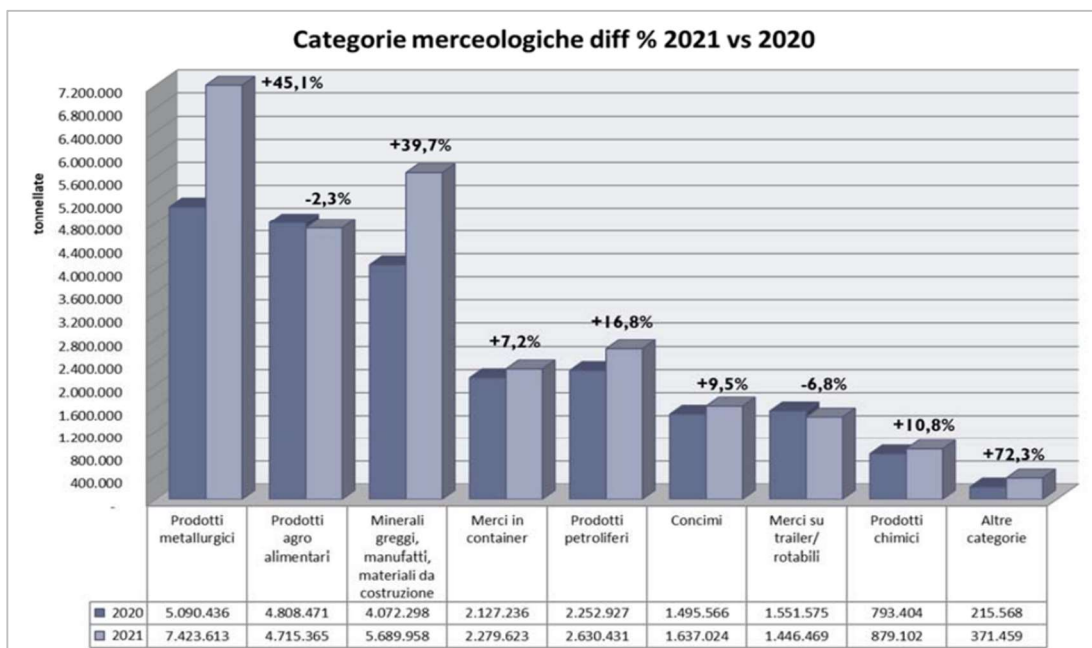
In crescita anche nel 2021 i prodotti petroliferi (+16,8%), con 2.630.431 tonnellate e con un aumento di 378 mila tonnellate, ed i prodotti chimici (+9,1%) che, con 805.488 tonnellate, sono però ancora inferiori ai volumi movimentati nel 2019 (-6,2%).

Figura 189
Merci movimentate nel 2021 per categoria merceologica



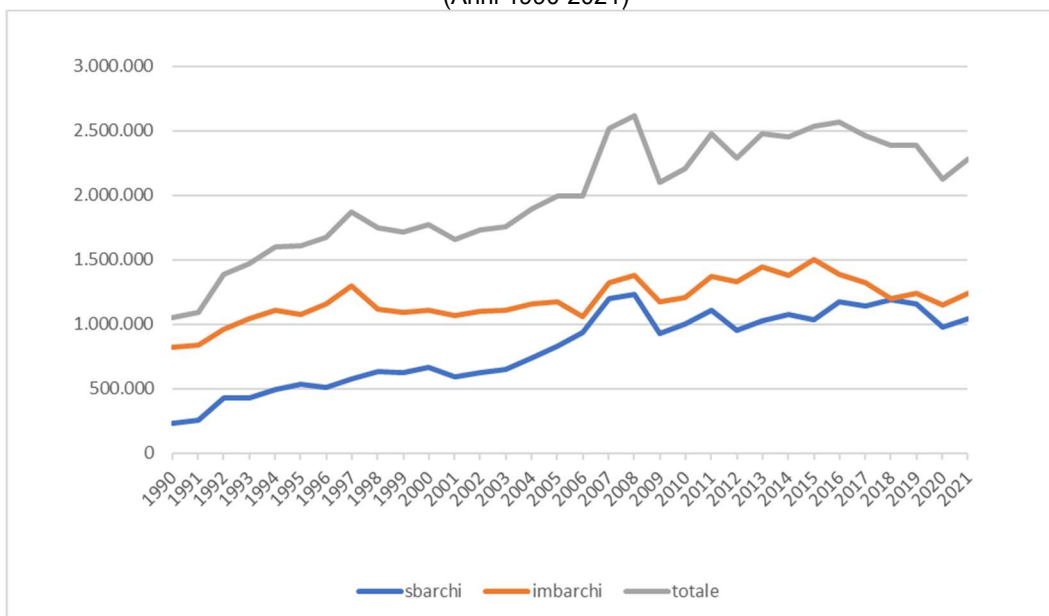
Fonte: elaborazioni RER su dati Autorità Portuale di Ravenna.

Figura 190
Categorie merceologiche confronti progressivi differenza 2021 vs 2020 (tonnellate/anno)



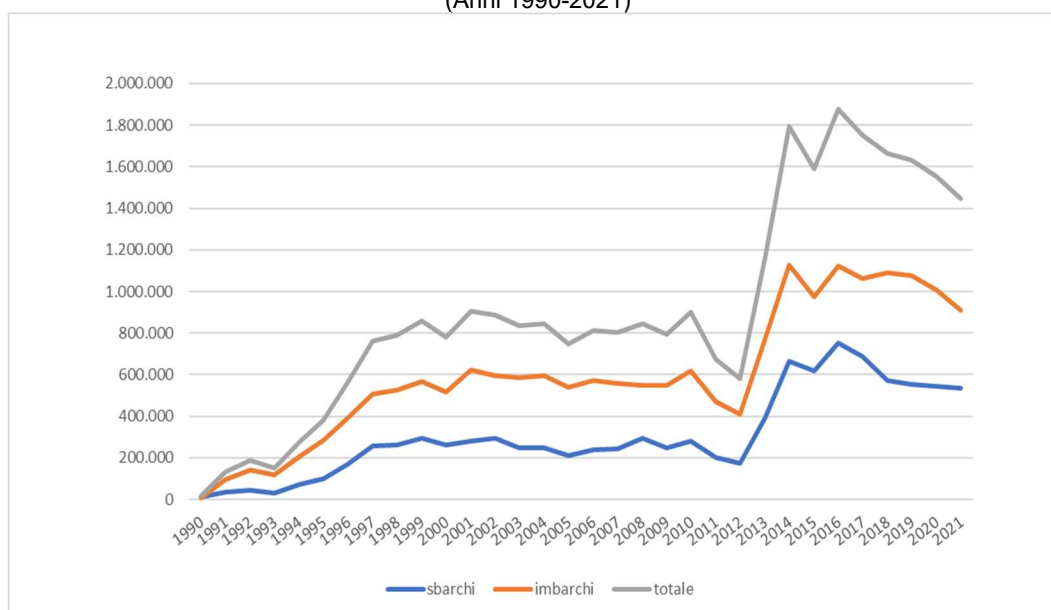
Fonte: Autorità di Sistema portuale

Figura 191
Merci varie in container (tonnellate/anno)
 (Anni 1990-2021)



Fonte: elaborazioni RER su dati Autorità Portuale di Ravenna.

Figura 192
Merci in trailer/rotabili (tonnellate/anno)
 (Anni 1990-2021)



Fonte: elaborazioni RER su dati Autorità Portuale di Ravenna.

■ **Andamento del traffico ferroviario delle merci**

Nel comprensorio portuale di Ravenna, che conta 35 km totali di binari e 10 società raccordate alla ferrovia, il traffico ferroviario nel 2021 è cresciuto del 21,4% rispetto al 2020 (7.434 treni) e del 28,3% rispetto al 2019 (7.032 treni) raggiungendo un numero di treni pari a 9.022.

Sono state trasportate via treno 3.931.486 tonnellate di merce, in crescita del 26,4% rispetto al 2020 e del 10,2% rispetto al 2019, prima della pandemia.

Il numero di carri è di 72.509, è in crescita del 29,4% rispetto al 2020 e del 14,2% rispetto al 2019.

Inoltre, aumenta anche l'incidenza del traffico ferroviario sul traffico marittimo, raggiungendo nel 2021 il 14,5% (dopo il 13,9% nel 2020 e il 13,6% nel 2019).

In crescita tutte le tipologie di merce.

Gli incrementi più significativi sono avvenuti per i metallurgici, che rappresentano il 59% del totale (+33,4% sul 2020 e +13,7% sul 2019), e per i cereali e sfarinati, che costituiscono il 14% del totale (+31,6% sul 2020 e +139,6% sul 2019), grazie ai treni provenienti dall'Est Europa che hanno trasportato oltre 307.000 tonnellate in entrata. 11

In crescita gli inerti, pari a 575.000 tonnellate, cresciuti del 9,2% rispetto allo stesso periodo del 2020 ma, in calo del 33,4% rispetto al 2019.

in crescita anche i prodotti chimici liquidi pari a 280 mila tonnellate (+10,2% sul 2020 e +16,6% sul 2019), e i fertilizzanti, 27.000 tonnellate (+75,6% sul 2020 e +432,2% sul 2019).

In crescita anche le merci in container su ferrovia (+11,3% sul 2020), anche se in calo del 12,0% rispetto al 2019.

In termini di TEUS, si è registrata una sostanziale stabilità rispetto al 2020 e un calo del 19,3% (ovvero 3.184 TEUS in meno) rispetto al 2019.

Il nuovo servizio intermodale su Segrate di Medlog (attivo da aprile 2020) ha avuto una buona performance (circa 3.400 TEUS), ed insieme al nuovo collegamento intermodale (2.659 TEUS) che collega Marzaglia e il Terminal Container di Ravenna (attivo da fine aprile 2021) ha compensato la mancanza di traffico contenitori con Dinazzano che ha pesato in negativo per quasi 4.600 TEUS.

A sostegno dell'incremento dei flussi di traffico del Porto, così importante per la crescita dell'economia regionale, è da sottolineare che 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.

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 2021, 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, si è conclusa la progettazione e si è dato avvio alla realizzazione degli interventi per migliorare l'accessibilità ferroviaria ovviando agli attuali colli di bottiglia.

I progetti sono relativi al superamento dell'interferenza tra la strada e la ferrovia nella zona urbana vicino alla stazione (via Canale Molinetto), al 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).

Nel 2020 RFI ha completato la progettazione definitiva per la realizzazione dell'adeguamento alla sagoma P/C 80 del cavalcavia Teodorico finalizzato ad avere continuità di prestazione nel corridoio ferroviario BAC (rete TEN-T), valore aggiunto per lo sviluppo sostenibile del nodo ravennate, a qualificazione dell'intero sistema logistico del porto.

Il rifacimento del Ponte di Teodorico (demolizione e nuova costruzione) è stato completato nel 2020 ed aperto al traffico a marzo 2021.

Un contributo significativo, al fine di incentivare lo shift modale gomma-ferro e i collegamenti retroportuali, è stato determinato dalla Legge n. 30/2019 che prevede lo stanziamento di 3 milioni di euro per il triennio 2020-2022 a supporto del trasporto merci nella modalità ferroviaria.

Il primo ed il secondo anno di incentivazione della Legge sono coincisi con gli anni della pandemia mondiale da Covid19 e con il forte calo che soprattutto nel 2020 ha investito il settore intermodale, prodotto dal blocco produttivo delle imprese e dalla crisi economica; agendo sulla leva del sostegno economico si è contribuito ad evitare l'erosione ed il collasso dell'intera filiera intermodale.

La Regione Emilia-Romagna continua, inoltre, a sostenere lo sviluppo del trasporto ferroviario merci e il porto di Ravenna attraverso un insieme di misure di promozione che agiscono su più fronti.

Tra le iniziative di rilievo si richiama la costituzione del Cluster di ER.I.C. (Emilia-Romagna Intermodal Cluster) con i principali referenti del sistema intermodale regionale rappresentati da interporti, scali ferroviari e dal porto di Ravenna, a sostegno della crescita delle competenze e

dell'internazionalizzazione dei propri membri. Nell'ottobre 2019 la compagine di ER.I.C.¹⁸ ha visto l'ingresso di Sapir. SpA, primaria realtà del porto di Ravenna.

Un'altra iniziativa a supporto del porto di Ravenna è l'istituzione della ZLS con lo scopo di rilanciare la competitività del settore portuale e logistico e di "creare condizioni favorevoli (in termini economici ed amministrativi) per lo sviluppo delle imprese già operative e per la nascita di nuove" (art. 2 del DPCM) nelle zone portuali, retroportuali e nelle piattaforme logistiche collegate al porto anche mediante intermodalità ferroviaria.

La Regione ha predisposto ed approvato nel 2021 il Piano di Sviluppo strategico (PSS) della proposta di istituzione ZLS ER, successivamente approvato in Assemblea Legislativa con deliberazione n. 70 del 02.02.2022 (BURERT n.37 del 14.02.2022).

La proposta è ora sottoposta alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - cui è stata inviata il 25 febbraio - per la sua istituzione.¹⁹

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 95
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

¹⁸ Firmatari dell'accordo sono oltre alla Regione Emilia-Romagna, l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centro settentrionale, Centro Padano Interscambio Merci – Ce.P.I.M. Spa, Dinazzano Po SpA, Interporto Bologna SpA, Terminal Rubiera Srl, Lotras Srl, Terminal Italia Srl Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, Terminal Piacenza intermodale Srl.

¹⁹ 9.2.1 Contesto competitivo del trasporto marittimo delle merci

9.3 IL TRASPORTO MERCI SU STRADA E L'AUTOTRASPORTO

9.3.1 Il trasporto merci su strada

■ INQUADRAMENTO NAZIONALE

Le statistiche relative al trasporto delle merci su strada sono prodotte dall'Istituto Nazionale di Statistica, le cui tabelle offrono statistiche sulla consistenza e sull'andamento, negli ultimi anni, del traffico interno delle merci e dei passeggeri, da considerarsi entro i limiti derivanti dall'utilizzo di fonti diverse; a tale riguardo, la non omogeneità delle fonti suggerisce cautela nel confronto tra i dati riguardanti le diverse modalità di trasporto.

Le più aggiornate, relative all'anno 2020, mettono in evidenza, anche con riferimento all'anno precedente, ed a causa della pandemia da Covid 19, come le quantità di merci complessivamente trasportate sono state pari a 933.601 migliaia di tonnellate (-4,63%), delle quali 137.043 (-7,34%) in conto proprio e 796.558 (4,14%) in conto terzi.

Inoltre, mostrano che 77.002 (-3,45%), 126.220 (-1,00%) e 233.222 (-3,58%) sono stati i milioni di tonnellate-km rispettivamente del traffico in conto proprio, in conto terzi e complessivo.

Le stime riguardanti il traffico interno di merci per l'anno 2020 evidenziano poco più di 199 miliardi di tonnellate-km, con un calo del 2,7% rispetto all'anno precedente; la serie di dati delle tabelle che seguono, mette ancora in rilievo l'assoluta prevalenza del trasporto su strada, che nel 2020 assorbe il 55,4% delle tonnellate-km di merce complessivamente trasportate in Italia.

Tabella 96
Traffico totale interno merci
(2005-2021)

<i>Milioni di tonnellate-km</i>								
Modalità di trasporto	2005	2010	2015	2017	2018	2019	2020	2021
Trasporti ferroviari ^{(2) (3) (4)}	22.761	18.616	20.781	22.335	22.070	21.309	20.750	22.158
- di cui grandi Imprese	20.130	15.139	18.342	22.064	21.797	20.994	20.348	21.729
- di cui piccole e medie Imprese	2.631	3.477	2.440	271	273	315	402	430
Navigazione marittima di cabotaggio	46.839	53.156	51.145	60.005	58.984	57.975	58.367	60.172
Navigazione interna	89	135	62	61	74	55	124	82
Navigazione aerea	982	1.013	1.085	1.269	1.261	1.216	929	1.275
Autotrasporto ⁽⁵⁾ (> 50 Km)	155.872	134.261	95.513	99.120	104.052	114.417	110.246	113.495
Oleodotti (> 50 Km)	10.907	9.606	8.790	9.793	9.925	9.696	8.707	8.890
Totale	237.450	216.787	177.376	192.583	196.365	204.668	199.123	206.072

In corsivo i dati stimati - Le somme possono non coincidere con i totali a causa degli arrotondamenti.

(1) Sono considerati gli spostamenti di merce realizzati da vettori nazionali con origine e destinazione interne al territorio italiano. Per il traffico ferroviario e per oleodotto è compresa anche la quota dei traffici internazionali realizzata su territorio nazionale. La tabella è costruita utilizzando serie di dati di fonti diverse desunti da indagini condotte con metodologie e sistemi tra loro non comparabili.

(2) La merce trasportata, come richiesto dal Regolamento di riferimento UE, non include il peso dei carri privati vuoti.

(3) Non sono compresi gli spostamenti delle locomotive singole.

(4) Dall'anno 2009 all'anno 2012 il confronto tra dati annuali riferiti ai due gruppi di Imprese (grandi e piccole-medie) va effettuato tenendo presente che l'universo dei suddetti due gruppi può variare, di anno in anno, in base al volume del traffico merci realizzato dalle singole Imprese secondo le soglie individuate dal Regolamento CE n. 91/2003. Dal 2013 gli universi dei due gruppi di imprese (grandi e piccole-medie) coincidono. Dal 2016 il Regolamento UE n. 2032/2016 (che ha modificato il Regolamento CE n. 91/2003) ha introdotto delle nuove soglie di traffico, per cui i due gruppi "Grandi imprese" e "Piccole e Medie imprese" risultano numericamente differenti rispetto agli anni precedenti. Il Regolamento UE n.2032/2016 è stato rifiuto nel Regolamento UE n. 643/2018.

(5) Per raffronto si trascrive la serie storica del trasporto merci su strada complessivo (trasporti interni e internazionali) a cui è stato aggiunto il traffico dei vettori stranieri (EU 27 ed EU 28)

Tabella 97
Traffico totale interno merci autotrasporto
(2005-2021)

<i>Milioni di tonnellate-km</i>								
Modalità di trasporto	2005	2010	2015	2017	2018	2019	2020	2021
Autotrasporto complessivo (EU 27 2007-2013)	248.042	199.272	127.996	130.429	135.920	151.280	145.899	n.d.
Autotrasporto complessivo (EU 28 2013-2020)	n.d.	199.378	128.200	130.540	135.965	151.393	145.913	n.d.
Autotrasporto complessivo (EU 27 dal 2020)	n.d.	198.192	127.794	130.202	135.698	151.051	145.465	n.d.

n.d.: dato non disponibile.
Fonte: Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Fonti diverse.

Le percentuali attribuite ai rimanenti modi di trasporto sono, per l'anno 2020 le seguenti:
 - 29,4%, in aumento rispetto all'anno precedente, per le vie d'acqua (navigazione marittima e interna);
 - 14,8%, quota in diminuzione, per gli impianti fissi (ferrovie ed oleodotti), all'interno dei quali il trasporto ferroviario, con 20.750 milioni di tonnellate-km, costituisce il 10,4% del traffico merci complessivo;
 - 0,5% per la modalità aerea, che copre una quota molto esigua anche perché dedicata soprattutto al trasporto internazionale delle merci.

Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili 2020-2021

Le rilevazioni eseguite dall' Osservatorio sulle tendenze di mobilità durante l'emergenza sanitaria del COVID-19 del MIMS mostrano come il 2021 abbia visto un netto miglioramento della situazione rispetto al 2020 per tutte le modalità di trasporto, con aumenti per i vari comparti compresi tra il 15% e il 40%, fino al 270% per il traffico crocieristico. Rispetto al 2019, invece, le tendenze appaiono molto variegate.

Il prezzo del gasolio per autotrazione ha fatto registrare nell'anno un aumento medio del 25% al netto dell'Iva.

Le immatricolazioni dei veicoli industriali con massa complessiva sopra 3,5 tonnellate nel 2021 in Italia hanno avuto un aumento complessivo del 25,8% rispetto al 2020 (+3,9 rispetto al 2019), ed in Regione Emilia-Romagna del +30%.

L'Aiscat (Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori) ha diffuso i dati di sintesi riferiti ai volumi di traffico registrati sulla rete autostradale in concessione.

In particolare, risulta che nel 2021, su tali Autostrade, si è raggiunto un volume di traffico complessivo pari a 75.500 milioni di veicoli-km, pari a +22,9% rispetto al 2020, così ripartiti: 20.177 milioni, pari a +15,3% rispetto al 2020, relativi ai veicoli "pesanti" e 55.323 milioni, pari a +26% rispetto all'anno precedente, relativi ai veicoli "leggeri".

Le notevoli diminuzioni del 2020 rispetto al 2019, dovute alla pandemia, sono state, per i mezzi pesanti, bilanciate da un incremento nel 2021 che si attesta sui valori del 2019 (+1%).

Nella rete stradale gestita da Anas vi sono stati 7.866 milioni di veicoli-km, pari a +10,1% rispetto al 2020 e -3,4% rispetto al 2019.

Nel complesso del settore dell'autotrasporto italiano le imprese al 31 dicembre 2020 sono 99.465, sostanzialmente in linea con quelle dello scorso anno, che ammontavano a 98.070 (+1,42%).

Cambia però la loro composizione, interessante è constatare come crescono le imprese di autotrasporto più strutturate, indice del settore che, anche grazie alla scossa della crisi da Covid 19, sta cambiando e va nella direzione di una maggiore organizzazione e specializzazione.

Se a fine 2020 le imprese monoveicolari erano infatti 22.099, alla fine dello scorso anno erano scese a 21.573, con una diminuzione del 2,38%. In lieve diminuzione anche le imprese con una flotta di 2-5 veicoli, che passano dalle 32.825 del 2020 alle 32.776 del 2021 (-0,14%).

Crescono invece del 2,36% le imprese nella fascia 6-20 veicoli che passano da 18.902 a 19.349 e del 3,43% quelle nella fascia 21-50 veicoli (da 5.125 a 5.301). In aumento anche le imprese di maggiori dimensioni, quelle nella fascia 51-100 veicoli, che salgono del 3,97% (da 1.410 a 1.466) e soprattutto quelle oltre 100 veicoli che fanno rilevare una crescita del 6,6% (da 832 a 887 unità).

Risultano iscritte all'Albo anche 18.113 aziende che sono prive di veicoli. Si tratta di imprese su cui da tempo il Comitato Centrale ha avviato procedure di accertamento. Pur essendo infatti previsto dalla normativa vigente l'esercizio della professione anche con veicoli non di proprietà, da una prima analisi è emerso che si tratta in molti casi di imprese che non hanno più i requisiti per essere iscritte.

L'attività di verifica e di cancellazione delle imprese prive di requisiti dall'Albo degli autotrasportatori proseguirà anche nel 2022 e rappresenta uno degli obiettivi primari della lotta alla irregolarità avviata dal Comitato Centrale dell'Albo insieme con tutte le associazioni di categoria.

Analizzando i dati degli ultimi anni emerge come il settore italiano dell'autotrasporto abbia visto diminuire negli ultimi anni il numero di imprese; infatti, dal 2016 al 2021 sono sparite 8.944 aziende di autotrasporto, pari a un calo del 9,3%.

Una tendenza di decrescita costante, considerato che nell'ultimo quinquennio si è assistito a un calo medio dell'1,9% annuo. In questo contesto, solo le società di capitali, vale a dire quelle medie e grandi, hanno fatto registrare un aumento in termini numerici, passando da 20.195 a 24.781 unità, con un balzo in avanti del 22,7%.

Al contrario, risultano nettamente in calo le ditte individuali e le società di persone – i cosiddetti «padroncini» – che perdono nel quinquennio rispettivamente il 20,8% e il 13,3%: percentuali che in cifre significano che sono sparite 11.385 imprese individuali e 2.048 società di persone. Anche nel loro caso il trend è costante e, dal momento che la distanza tra società di capitali e ditte individuali nel periodo considerato si è dimezzata (da 34.486 a 18.515 unità), se la tendenza rimanesse immutata nei prossimi anni, si potrebbe assistere a un clamoroso sorpasso entro la fine del decennio. Dunque, si avrebbe un autotrasporto più imprenditoriale e meno familiare.

Tale situazione si potrebbe definire come il «tramonto dei padroncini» poiché si è passati dalle 73.395 aziende del 2010 alle 43.296 di oggi. La perdita secca è di 30.099 unità, quasi la metà dei padroncini allora in circolazione.

Si tratta dunque di un processo strutturato da tempo, sul quale neppure il Covid ha inciso più di tanto, dal momento che la percentuale di decrescita è rimasta pressoché invariata sia tra il 2019 e il 2020 (-3,9%) che tra 2020 e 2021 (-4,6%) e che sembra maggiormente legato alla concorrenza – spietata e spesso illegale – dei vettori e degli autisti dei paesi dell'Est europeo, entrati a far parte dell'Unione tra il 2004 (Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Slovenia, Ungheria) e il 2007 (Romania e Bulgaria).

Di fronte a un'offerta di trasporto basata sul basso costo del lavoro e su una tassazione più morbida, molte ditte individuali italiane non hanno retto.

Ma c'è anche un altro fattore che costringe i padroncini a confluire in realtà più grandi e articolate: una vita disagiata non più adeguatamente remunerata e, per di più, complicata da una serie di disfunzioni prodotte dal deficit del nostro sistema logistico e infrastrutturale.

Ad esempio si può analizzare il tema delle attese al carico e scarico delle merci, in un arco d'impegno medio di 11,28 ore al giorno, è stato calcolato che chi guida un camion si trova costretto a trascorrere in media quasi la metà del tempo (4 ore e 35 minuti) nell'attesa che vengano espletate le operazioni di carico e scarico, ciò a causa della serie di inefficienze lungo la catena logistica (errata pianificazione degli spazi di magazzino, tempi di accettazione delle merci troppo ridotti, lungaggini burocratiche, ecc.).

Inoltre, ogni giorno in media in 11,28 ore chi guida un camion riesce a percorrere appena 383,61 chilometri.

Ciò significa che la sua velocità commerciale, quella cioè che tiene conto dell'intero quantitativo di tempo in cui è impiegato per coprire una distanza, incluso anche di tempi accessori e di soste, è mediamente appena di 33,45 km/h, proprio a causa delle lungaggini al carico e allo scarico delle merci.

Se poi l'attesa si stratifica con i nodi e i colli di bottiglia della rete, se il viaggio di trasporto contempla l'attraversamento di uno dei tratti della nostra rete tradizionalmente congestionati la velocità media dei circa 33 km/h tende ulteriormente a peggiorare, ripercuotendosi sulla efficienza dell'intero sistema dei trasporti di merci su strada.

Tabella 98
Trasporto complessivo di merci su strada per regione di origine e destinazione
Tonnellate e composizione percentuale
(Anno 2020)

Regioni di origine	Regioni di destinazione							% sul complessivo		
	Emilia-Romagna	Nord	Centro	Sud	Italia	Estero	Totale	2020	2019	2018
Emilia-Romagna	71.255.652	103.855.294	10.725.830	3.970.623	118.551.747	1.187.233	119.738.980	12,83	12,07	12,52
Nord	103.636.678	592.062.085	31.408.639	11.255.901	634.726.624	11.154.474	645.881.099	69,18	68,03	65,76
Centro	9.796.936	30.154.765	90.611.629	11.219.344	131.985.739	772.249	132.757.988	14,22	15,40	16,47
Sud	2.971.878	10.791.444	10.757.926	120.604.044	142.153.414	634.617	142.788.031	15,29	15,35	16,45
Italia	116.405.491	633.008.295	132.778.194	143.079.288	908.865.777	12.561.341	921.427.118	98,70	98,79	98,68
Estero	1.059.739	8.066.605	630.977	548.490	9.246.072	2.928.143	12.174.216	1,30	1,21	1,32
Totale	117.465.230	600.561.071	151.842.134	152.890.507	905.293.718	15.438.595	920.732.313	100	100	100

Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti. Anni 2019-2020. 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 99
Trasporto complessivo di merci su strada per regione di origine e di destinazione
Composizione percentuale delle tonnellate per regione di origine
(Anni 2014-2020)

Regioni di origine	di	Anno	Regioni di destinazione					Totale
			Emilia-Romagna	Nord	Centro	Sud	Italia	
Emilia-Romagna	2020	59,51	86,73	8,96	3,32	99,01	0,99	100
	2019	57,49	85,85	9,36	3,88	99,08	0,92	100
	2018	58,72	86,78	8,50	3,72	99,01	0,99	100
	2017	63,89	89,20	7,06	3,02	99,29	0,71	100
	2016	63,92	89,20	7,06	3,02	99,29	0,71	100
	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	2020	16,05	91,67	4,86	1,74	98,27	1,73	100
	2019	15,44	91,62	4,79	1,88	98,29	1,71	100
	2018	16,14	91,45	4,84	1,97	98,26	1,74	100
	2017	18,81	92,34	4,37	1,87	95,58	1,42	100
	2016	18,9	92,70	4,10	1,77	98,56	1,44	100
	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	2020	7,38	22,71	68,25	8,45	99,42	0,58	100
	2019	6,16	20,39	71,01	7,93	99,33	0,67	100
	2018	6,7	19,07	75,13	7,27	99,47	0,53	100
	2017	6,32	18,73	72,22	8,33	99,28	0,72	100
	2016	5,07	15,75	75,72	7,96	99,43	0,57	100
	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
Sud	2020	2,08	7,56	7,53	84,46	99,56	0,44	100
	2019	2,19	7,75	7,74	83,94	99,42	0,58	100
	2018	2,14	6,57	7,36	85,51	99,45	0,55	100
	2017	1,84	6,95	6,82	85,69	99,46	0,54	100
	2016	1,65	5,53	5,32	88,68	99,54	0,46	100
	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	2020	12,63	68,70	14,41	15,53	98,64	1,36	100
	2019	11,93	67,48	15,57	15,58	98,63	1,37	100
	2018	12,23	65,22	16,66	16,78	98,66	1,34	100
	2017	14,01	66,59	14,83	17,42	98,84	1,16	100
	2016	13,64	64,96	16,03	17,88	98,87	1,13	100
	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	2020	8,7	66,26	5,18	4,51	75,95	24,05	100
	2019	6,28	70,74	4,05	6,19	80,97	19,03	100
	2018	9,08	65,58	4,19	3,33	73,10	26,90	100
	2017	7,87	64,72	5,19	6,76	76,68	23,32	100
	2016	6,35	68,54	3,09	3,72	75,35	24,65	100
	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	2020	12,58	68,67	14,29	15,38	98,34	1,66	100
	2019	11,87	67,52	15,43	15,46	98,41	1,59	100
	2018	12,19	65,23	16,49	16,61	98,32	1,68	100
	2017	13,93	66,56	14,71	17,29	98,56	1,44	100
	2016	13,56	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 2017-2018. 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 100
Trasporto complessivo di merci su strada per titolo di trasporto e regione di origine
(Anni 2014-2020)

Regioni di origine	Anno	Conto proprio			Conto terzi			Totale		
		Tonnellate	TKm	Km	Tonnellate	TKm	Km	Tonnellate	TKm	Km
Emilia-Romagna	2020	11.672.461	716.011	61,34	108.066.519	15.275.178	141,35	119.738.980	15.991.189	134
	2019	11.577.205	705.985	61,00	106.606.524	15.756.699	147,80	118.183.729	16.462.684	139,30
	2018	11.733.995	689.173	58,70	103.571.811	15.251.004	147,25	115.305.806	15.940.177	138,24
	2017	13.568.618	717.033	52,80	111.934.767	14.481.989	129,38	125.503.385	15.199.022	121,10
	2016	13.913.791	811.493	58,30	106.999.384	13.784.314	128,83	120.913.175	14.595.807	120,71
	2015	15.133.593	1.009.458	66,70	100.783.749	13.595.342	182,40	115.917.342	14.604.800	103,90
	2014	19.520.488	902.078	46,20	101.942.010	11.720.796	115,00	121.462.498	12.622.874	103,90
Nord	2020	97.236.852	4.490.086	46,18	548.644.247	75.052.703	136,80	645.881.099	79.542.789	123
	2019	106.531.910	4.781.298	45	559.431.668	76.682.618	137	665.963.578	81.463.916	122
	2018	100.720.990	4.532.509	45	504.796.956	69.939.698	139	605.517.946	74.472.207	123
	2017	110.215.772	5.065.742	43	482.598.377	65.602.811	136	592.814.149	70.668.553	119
	2016	123.497.103	5.380.575	43	467.176.632	63.220.286	135	590.673.735	68.600.861	116
	2015	130.965.378	5.891.650	43	474.179.498	63.642.648	131	605.144.876	69.534.298	112
	2014	141.773.088	6.034.199	43	490.836.558	62.586.059	131	632.609.646	68.620.256	112
Centro	2020	17.432.126	915.844	52,54	115.325.862	20.350.361	176,46	132.757.988	21.266.205	160
	2019	16.643.247	951.566	57	134.104.299	21.855.412	163	150.747.546	22.806.978	151
	2018	19.788.364	945.526	48	131.849.681	19.685.136	149	151.638.045	20.630.662	136
	2017	21.473.222	1.015.215	43	107.836.519	17.639.906	164	129.309.741	18.655.121	144
	2016	24.570.702	1.216.098	43	121.261.469	16.707.541	138	145.832.171	17.923.639	123
	2015	30.132.858	1.370.285	43	143.834.204	18.939.294	141	173.967.062	20.309.579	121
	2014	31.179.305	1.475.507	43	128.470.535	17.403.109	141	159.649.841	18.878.615	120,8
Sud	2020	22.269.960	1.572.675	70,62	120.518.072	23.358.146	193,81	142.788.031	24.930.821	175
	2019	24.458.060	1.288.703	53	125.835.621	24.953.422	198	150.293.681	26.242.125	175
	2018	34.102.107	1.920.252	56	117.356.800	21.306.865	182	151.458.907	23.227.117	153
	2017	37.453.228	1.961.364	51	114.807.352	21.664.029	189	152.260.580	23.625.393	155
	2016	36.207.549	1.963.308	51	118.661.828	18.093.411	152	154.869.377	20.056.719	130
	2015	42.398.491	1.960.356	51	124.114.098	18.655.028	183	166.512.589	20.615.384	147
	2014	43.951.487	2.097.73	51	110.929.439	19.281.285	183	154.880.927	21.379.014	147
Italia	2020	136.938.937	6.978.604	51	784.488.181	118.761.210	151	921.427.118	125.739.814	136
	2019	147.633.217	7.021.567	48	819.371.588	123.491.452	151	967.004.805	130.513.019	135
	2018	154.611.461	7.398.287	48	754.003.437	110.931.699	147	908.614.898	118.329.986	130
	2017	169.142.222	8.042.321	48	705.242.248	104.906.746	149	874.384.470	112.949.067	129
	2016	161.499.241	7.711.915	47	744.720.253	104.740.650	139	906.219.494	112.452.565	130
	2015	203.496.727	9.222.291	45	742.127.800	101.236.970	136	945.624.527	110.459.261	117
	2014	216.903.880	9.607.437	44	730.236.532	99.270.453	136	947.140.414	108.877.885	115
Estero	2020	104.289	22.962	220,18	12.069.927	7.459.205	618,00	12.174.216	7.482.168	615
	2019	269.549	51.478	191	11.608.205	7.421.731	639	11.877.754	7.473.210	629
	2018	333.253	114.988	345	11.784.163	6.469.968	549	12.117.416	6.584.957	543
	2017	144.398	72.550	502	10.921.743	6.665.164	610	11.066.141	6.737.714	609
	2016	117.317	36.382	310	10.025.264	6.021.255	601	10.142.582	6.057.636	597
	2015	389.616	52.570	135	10.991.443	6.308.514	574	11.381.059	6.361.085	559
	2014	875.471	126.597	145	15.040.088	8.808.916	586	15.915.560	8.935.513	561
Totale	2020	137.043.226	7.001.566	51,09	796.558.108	126.220.416	158,46	933.601.334	133.221.982	142,70
	2019	147.902.766	7.073.045	47,82	830.979.793	130.913.183	157,54	978.882.559	137.986.230	140,96
	2018	154.944.714	7.513.275	48,50	765.787.600	117.401.667	153,30	920.732.314	124.914.943	135,70
	2017	169.286.620	8.114.871	47,90	716.163.991	111.571.910	155,80	885.450.611	119.686.781	135,20
	2016	203.886.343	9.274.861	46,60	753.119.243	107.545.484	145,10	957.005.586	116.820.346	124,90
	2015	203.886.343	9.274.861	45,50	753.119.243	107.545.484	142,80	957.055.584	116.820.346	122,10
	2014	217.779.351	9.734.034	44,30	745.276.620	108.079.369	147,60	963.055.974	117.813.398	124,30

Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti. Anni 2017-2018. 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).

■ IL TRASPORTO MERCI SU STRADA IN EMILIA-ROMAGNA

Elaborando i dati più recenti di ISTAT risulta che, nel territorio dell'Emilia-Romagna, le merci totali movimentate su strada nel 2020 sono diminuite del 2.58% rispetto al 2019 arrivando a circa 219.8 milioni di tonnellate (vedi tabella che segue), mentre nel 2005 le merci movimentate furono circa 322 milioni di tonnellate, subendo il contraccolpo dovuto alla pandemia da Covid19 con le relative chiusure delle attività economiche ed i blocchi della circolazione. Si sottolinea che l'ISTAT effettua un'indagine campionaria sul trasporto di merci su strada, provvedendo alla raccolta di tutte le informazioni richieste. L'unità di analisi è costituita dal veicolo-settimana, vale a dire dal singolo autoveicolo, di portata utile non inferiore a 35 quintali, immatricolato in Italia, la cui attività viene osservata per una settimana. Risulta esclusa, quindi, l'attività di trasporto merci effettuata sul territorio nazionale dai veicoli non immatricolati in Italia. Il dato potrebbe quindi essere stato sottostimato.

Tabella 101
Mobilità merci su strada in Emilia-Romagna (tonnellate)
(Anno 2020)²⁰

Flussi Stradali		Anno 2005	Anno 2010	Anno 2012	Anno 2013	Anno 2014	Anno 2015	Anno 2016	Anno 2017	Anno 2019	% 2019 su 2018	Anno 2020	% 2020 su 2019
		Origine o destinazione in ER	132.168.698	118.841.829	89.454.354	83.540.056	88.369.469	89.600.642	88.592.677	88.506.798	98.462.373	6,84	94.692.906
Flussi intraregionali	119.672.526	129.761.924	114.426.330	99.788.406	80.422.099	70.393.272	77.283.043	80.181.041	67.939.624	0,35	71.255.652	4,88	
Attraversamento	70.053.216	51.342.485	42.470.227	48.657.251	43.341.953	48.060.983	44.895.218	37.897.436	59.216.753	8,69	53.848.880	-9,06	
TOTALE		321.894.440	299.946.238	246.350.911	231.985.713	212.133.521	208.054.897	210.770.938	206.585.275	225.618.750	5,26	219.797.438	-2,58

Fonte: elaborazioni RER su dati ISTAT (CNIT 2019-2020).

Tabella 102
Mobilità merci complessiva in Emilia-Romagna (tonnellate)
(Anni 2005-2020)

Anno	2015	% sul totale generale	2016	% sul totale generale	2017	% sul totale generale	2018	% sul totale generale	2019	% sul totale generale	2020	% sul totale generale
	STRADA											
Origine o destinazione in ER	89.600.642	2015	88.592.677	2016	88.506.798	2017	92.161.388	2018	98.462.373	2019	94.692.906	2020
Flussi intraregionali	70.393.272		77.283.043		80.181.041		67.704.201		67.939.624		71.255.652	
TOTALE FLUSSI STRADALI REGIONALI	159.993.914	63,7	165.875.720	64,7	168.687.839	66,78	159.865.589	61,36	166.401.997	61,53	165.948.558	63,83
attraversamento	48.060.983	19,14	44.895.218	17,51	37.897.436	15	54.484.154	20,91	59.216.753	21,90	53.848.880	20,71
TOTALE STRADA	208.054.897	82,84	210.770.938	82,21	206.585.275	81,78	214.349.743	82,28	225.618.750	83,43	219.797.438	84,54
FERRO												
Flussi ferroviari con origine o destinazione in ER	18.310.000	7,3	19.580.000	7,64	19.430.000	7,69	19.430.000	7,46	18.500.000	6,84	17.740.000	6,82
MARE												
Flussi con origine o destinazione nel porto di Ravenna	24.738.989	9,8	25.962.764	10,13	26.513.570	10,1	26.684.341	10,24	26.256.248	9,71	22.407.481	8,60
ARIA												
Flussi aerei negli aeroporti regionali	40.999	0,02	47.780	0,02	56.386	0,02	52.813	0,02	48.864	0,02	50.133	0,02
TOTALE GENERALE*	251.144.885		256.361.482		252.585.231		260.516.897		270.423.862		259.995.052	

Fonte: elaborazioni RER su dati ISTAT (CNIT 2019-2020), proprie rilevazioni, Assoaeroporti e Autorità di Sistema portuale. (NOTA): oltre ai limiti dei dati ISTAT, si sottolinea che la somma non esclude che si tratti della stessa merce trasportata in più modalità. Non sono inseriti né i flussi nei porti del tirreno con merci ER, né il traffico di attraversamento ferroviario.

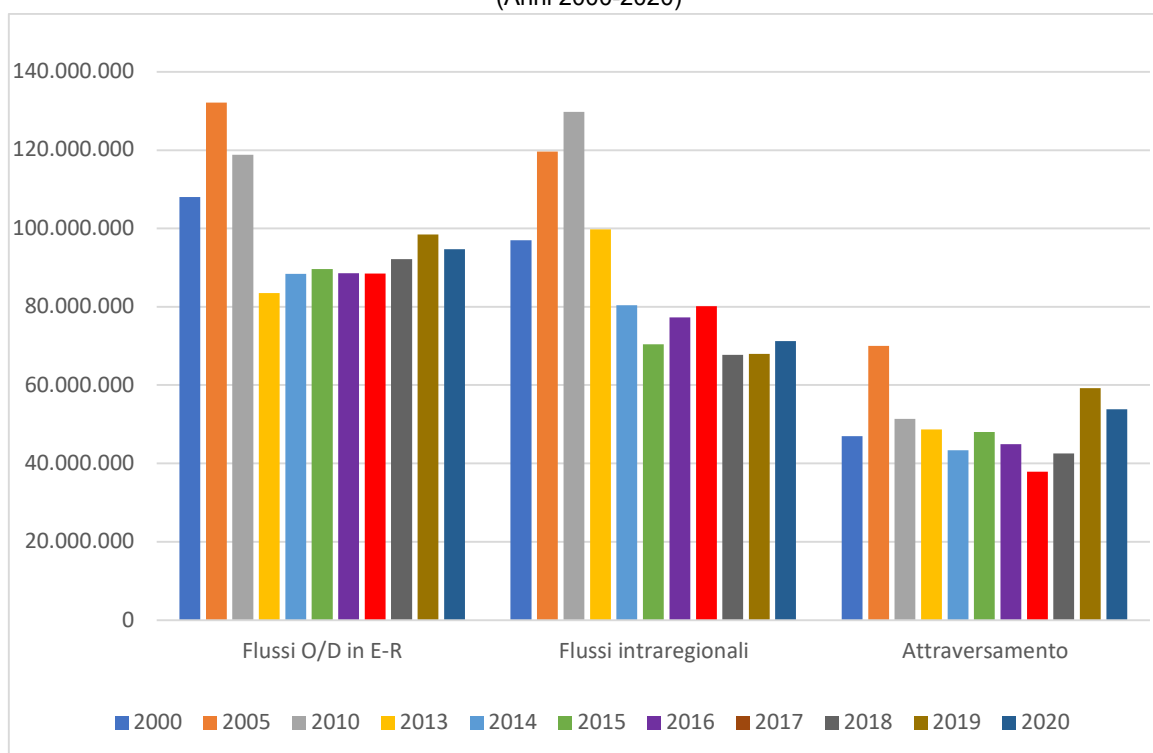
²⁰ Si rileva una leggera incongruenza nell'attribuzione dei flussi tra - flussi intraregionali e flussi con sola origine o destinazione in ER- ciò probabilmente dipendente dalla procedura di attribuzione degli stessi ma sostanzialmente risulta verificata la somma delle componenti.

La movimentazione delle merci nella modalità stradale rappresenta in regione l'84.54% della movimentazione complessiva, compreso il traffico stradale di attraversamento. Se si considerano invece le sole merci che hanno origine e/o destinazione in Emilia-Romagna, la modalità stradale è il 63,83% del totale.

Le caratteristiche del traffico stradale merci del 2020 elaborate secondo i dati ISTAT indicano che il traffico intraregionale (cioè le tonnellate di merci con origine e destinazione all'interno dell'Emilia-Romagna) è il 34,41% di tutto il traffico stradale. Le merci che hanno o origine o destinazione in Emilia-Romagna sono il 43,08% delle merci che transitano su strada.

Il 12,81% del trasporto complessivo di merci originarie in Italia ha come origine o destinazione l'Emilia-Romagna, sostanzialmente in linea con i valori 2019.

Figura 193
Trasporto merci su strada (tonnellate/anno)
 (Anni 2000-2020)



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 2020 del 29,71%** sul totale delle merci transitate sulle strade regionali, in calo di 9.06% rispetto al 2019.

Tabella 103
Mobilità merci su strada in Emilia-Romagna: valore assoluto e percentuale veicoli pesanti sulle principali tratte autostradali della regione
 (Anni 2008-2021)

Direttrice Autostradale	Corridoio	% Variazione 2008-2017		% Variazione 2008-2018		% Variazione 2008-2019		% Variazione 2008-2020		% Variazione 2008-2021		% Variazione 2016-2017		% Variazione 2017-2018		% Variazione 2018-2019		% Variazione 2019-2020		% Variazione 2020-2021	
		Totale	% Pesanti	Totale	% Pesanti	Totale	% Pesanti	Totale	% Pesanti	Totale	% Pesanti	Totale	% Pesanti	Totale	% Pesanti	Totale	% Pesanti	Totale	% Pesanti	Totale	% Pesanti
A14 Adriatica	Cesena - Pesaro	-6,6%	-16,6%	-6,6%	-15,1%	-3,1%	-12,4%	-11,2%	-11,8%	-2,4%	-10,0%	3,6%	4,4%	1,1%	1,7%	2,6%	3,2%	-8,4%	0,7%	10,0%	2,0%
A14 Adriatica	Bologna - Cesena	-6,7%	-13,8%	-6,7%	-12,4%	-5,4%	-11,6%	-16,0%	-10,9%	-10,5%	-8,6%	3,3%	4,6%	0,4%	1,6%	1,1%	1,0%	-11,3%	0,7%	6,5%	2,6%
A1 Autosole	Piacenza - Bologna	-5,0%	-12,8%	-5,0%	-10,7%	-1,9%	-9,5%	-15,5%	-10,5%	-2,7%	-4,6%	3,9%	6,8%	0,7%	2,3%	2,6%	1,4%	-13,9%	-1,2%	15,1%	6,6%
A13	Bologna - Ferrara	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	3,6%	5,4%	3,0%	4,9%	-1,8%	-0,6%	-11,8%	-0,8%	11,8%	4,4%
A15	Parma - Fornovo di Taro	-6,1%	-19,6%	-6,1%	-16,1%	-2,3%	-18,2%	-10,0%	-10,1%	N.D.	N.D.	7,6%	7,2%	5,7%	4,4%	-1,5%	-2,4%	-7,9%	9,8%	N.D.	N.D.
A22	Campogalliano - Pegognaga	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	-11,3%	N.D.	0,1%	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	12,9%	6,6%
Media Direttrici Viabilità Autostradale (*)		-6,0%	-14,6%	-5,0%	-12,7%	-3,4%	-11,6%	-10,8%	-13,9%	-5,1%	-7,5%	3,9%	5,6%	1,4%	2,6%	1,1%	1,0%	-11,4%	0,5%	11,1%	4,5%

(*) La media su tutte le direttrici è stata eseguita in coerenza con i dati disponibili in entrambi gli anni dell'orizzonte di variazione
 Fonte: Elaborazioni RER su dati flussi tratte elementari autostradali fornite dalle società concessionarie 2008 - 2021

Tabella 104

Direttrice Autostradale	Corridoio	TGM ottobre 2008			TGM ottobre 2014			TGM ottobre 2017			TGM ottobre 2018			TGM ottobre 2019			TGM ottobre 2020			TGM ottobre 2021		
		Totale	Pesanti	% Pesanti	Totale	Pesanti	% Pesanti	Totale	Pesanti	% Pesanti	Totale	Pesanti	% Pesanti	Totale	Pesanti	% Pesanti	Totale	Pesanti	% Pesanti	Totale	Pesanti	% Pesanti
A14 Adriatica	Cesena - Pesaro	57.859	21.033	36,4%	48.813	15.920	32,6%	54.018	17.552	32,5%	54.601	17.847	32,7%	56.042	18.422	32,9%	51.361	18.552	36,1%	56.484	18.921	33,5%
A14 Adriatica	Bologna - Cesena	93.337	30.691	32,9%	81.032	24.310	30,0%	87.047	26.463	30,4%	87.414	26.878	30,7%	88.340	27.144	30,7%	78.392	27.343	34,9%	83.524	28.062	33,6%
A1 Autosole	Piacenza - Bologna	96.414	36.207	37,6%	82.975	28.113	33,9%	91.596	31.575	34,5%	92.239	32.316	35,0%	94.597	32.785	34,7%	81.471	32.393	39,8%	93.771	34.532	36,8%
A13	Bologna - Ferrara	N.D.	N.D.	N.D.	50.653	16.196	32,0%	53.382	17.413	32,6%	54.975	18.259	33,2%	53.992	18.148	33,6%	47.614	18.007	37,8%	53.234	18.793	35,3%
A15	Parma - Fornovo di Taro	22.345	9.188	41,1%	18.098	6.956	38,4%	20.978	7.383	35,2%	22.176	7.706	34,7%	21.842	7.520	34,4%	20.118	8.256	41,0%	N.D.	N.D.	N.D.
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.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	37.855	15.937	42,1%	42.721	16.992	39,8%
Media Direttrici Viabilità Autostradale		62.527	24.280	38,8%	56.314	18.299	32,5%	61.404	20.077	32,7%	62.281	20.601	33,1%	62.963	20.804	33,0%	55.791	20.910	37,5%	65.947	23.460	35,6%

Media dei valori assoluti dei flussi veicolari nelle tratte elementari disponibili nel corridoio
 Fonte: Elaborazioni RER su dati flussi tratte elementari autostradali fornite dalle società concessionarie 2008 - 2021

Il **traffico intraregionale** ha un carattere prevalentemente locale, con il 70% circa 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.

Tabella 105
Trasporto complessivo di merci su strada, per titolo di trasporto, con origine in Emilia-Romagna
(Anni 2005–2020)

Origine:	Conto proprio			Conto terzi			Totale		
	Tonnellate	TKm (migliaia)	Km medi	Tonnellate	TKm (migliaia)	Km medi	Tonnellate	TKm (migliaia)	Km medi
2005	30.430.950	1.538.088	50,50	150.348.999	20.987.583	139,60	180.779.949	22.525.671	124,60
2008	31.467.583	1.443.379	45,90	162.387.006	19.701.536	121,30	193.854.589	21.144.915	109,10
2010	31.249.827	1.516.573	48,50	159.703.821	20.273.440	126,90	190.953.648	21.790.012	114,10
2011	31.155.631	1.430.666	45,90	148.305.894	16.623.222	112,10	179.461.525	18.053.888	100,60
2012	30.605.075	1.206.105	39,40	128.906.226	14.404.324	111,70	159.511.301	15.610.430	97,90
2013	22.057.003	921.031	41,80	120.393.248	14.598.565	121,30	142.450.251	15.519.596	108,90
2014	19.520.488	902.078	46,20	101.942.010	11.720.796	115,00	121.462.498	12.622.874	103,90
2015	15.133.593	1.009.458	66,70	100.783.749	13.595.342	182,40	115.917.342	14.604.800	103,90
2016	13.913.791	811.493	58,30	106.999.384	13.784.314	128,83	120.913.175	14.595.807	120,71
2017	13.568.618	717.033	52,80	111.934.767	14.481.989	129,38	125.503.385	15.199.022	121,10
2018	11.733.995	689.173	58,70	103.571.811	15.251.004	147,25	115.305.806	15.940.177	138,24
2019	11.577.205	705.985	61,00	106.606.524	15.756.699	147,80	118.183.729	16.462.684	139,30
2020	11.672.461,32	716.010,60	61,34	108.066.518,62	15.275.178,38	141,35	119.738.979,94	15.275.178,38	141,35

Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Anni 2019-2020.

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

■ STUDI DI SETTORE

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 e 2019 sono consistite nell'individuazione

della metodologia operativa, nella selezione dell'impresa affidataria per l'elaborazione dello studio, nell'individuazione delle aree tra cui poter selezionare le aziende da coinvolgere nella sperimentazione, nell'indagine presso le imprese selezionate per l'individuazione delle modalità di approvvigionamento e distribuzione di corto raggio al fine di poter elaborare un'ottimizzazione del loro modello di gestione.

Nel 2020, sulla base dei risultati delle fasi precedenti relative allo studio per la razionalizzazione dei flussi è stata valutata l'idea della progettazione di uno strumento software per l'ottimizzazione, e la rilevazione statistica dei trasporti di corto raggio, attraverso l'implementazione di una piattaforma/App.

Le analisi condotte infatti, suggerivano che attraverso la tecnologia, fattore abilitante, fosse possibile promuovere una soluzione per minimizzare le criticità del trasporto di corto raggio, legato al trasporto inbound per le filiere produttive manifatturiere regionali. L'obiettivo che si voleva perseguire con l'implementazione di questa piattaforma era di organizzare le tratte di ritorno quando sono «a vuoto» e di migliorare la saturazione media dei mezzi dedicati a questi servizi. Ne consegue la riduzione delle percorrenze, del numero di mezzi in circolazione e quindi dell'impatto ambientale.

La Regione inoltre si è impegnata, nell'ambito del progetto europeo denominato **REIF (2019-2022)** con l'obiettivo di promuovere l'ottimizzazione delle infrastrutture di trasporto regionali e delle loro combinazioni attraverso gli hub intermodali, nonché la fornitura di servizi efficienti e coordinati che colleghino tutti gli attori della catena dei trasporti. Il budget complessivamente a disposizione del progetto è stato pari a 2.055.841,50 €, finanziato dal programma europeo Interreg Central Europe. Il gruppo di lavoro costituito da dieci partner di progetto e dieci partner associati, distribuiti in sei Paesi dell'Europa Centrale (Austria, Croazia, Germania, Italia, Polonia e Slovenia), attraverso le proprie attività ha analizzato le caratteristiche delle infrastrutture e dei servizi di trasporto merci su ferro di ogni stato, concentrando poi i propri sforzi e le proprie azioni in sette aree specifiche (Croazia, Slovenia, Emilia-Romagna, Friuli Venezia Giulia e Porto di Trieste, Turingia, Stiria e Pomerania Occidentale).

Per ognuna di queste aree, REIF ha analizzato le principali problematiche dovute alla mancanza di collegamenti efficaci attraverso l'analisi dei potenziali regionali per il trasporto merci su rotaia, ha identificato quindi i colli di bottiglia infrastrutturali e le misure efficaci per preservare i collegamenti vulnerabili o addirittura per riqualificare i binari chiusi. A tal fine, le azioni pilota hanno testato nuovi approcci per superare le diverse discontinuità della rete ferroviaria regionale nelle aree partecipanti.

Lo sforzo multi-analisi del progetto mira a cambiare concretamente la situazione attuale, creando strumenti di politica regionale e meccanismi di coordinamento permanente tra gli attori pubblici e privati del mercato. Il progetto REIF ha fatto leva su un coordinamento e una governance rafforzati all'interno e tra i contesti regionali, al fine di affrontare anche la dimensione transnazionale del trasporto ferroviario di merci.

I risultati delle analisi e delle consultazioni degli stakeholder condotte nel corso del progetto sono stati sintetizzati in sette roadmap finali intitolate "Nuove infrastrutture/servizi ferroviari 2030", il cui obiettivo è stato quello di presentare le principali azioni da rendere prioritarie e gli strumenti politici da utilizzare per ciascuna delle sette aree REIF.

All'interno del progetto la Regione Emilia-Romagna ha elaborato nel 2021 due diversi progetti pilota (Pilot #5 e Pilot #8).

Il Pilot #5 ha avuto come oggetto lo sviluppo di un modello finalizzato all'aggiornamento di quello già in uso a livello regionale per la stima del trasporto merci, ampliandone le capacità di modellazione, al fine di stimare gli effetti della soluzione dei colli di bottiglia o dell'introduzione di nuovi flussi di trasporto. Le attività svolte all'interno di questo Pilot riguardano la valutazione dei modelli di trasporto e hanno permesso di condurre un'analisi critica di quanto prodotto nelle varie fasi del progetto REIF.

Il punto di forza di questo pilota è stato l'utilizzo di fonti di dati innovative (Big Data), combinato con l'applicazione di diverse metodologie di analisi, che hanno permesso di migliorare la capacità predittiva del modello regionale di simulazione del trasporto merci.

Il Pilot #8 invece si è concentrato sullo sviluppo di soluzioni innovative per identificare e attrarre volumi di traffico legati ai nodi intermodali regionali e ai loro bacini di utenza. Una miglior conoscenza delle attuali condizioni della domanda e dell'offerta di trasporto intermodale e l'applicazione del modello di trasporto aggiornato sviluppato all'interno del Pilot #5, permettono di individuare meglio le potenzialità legate all'introduzione di nuovi servizi di trasporto ferroviario tra i nodi regionali e di servizi di media-lunga distanza che colleghino tra loro altri nodi e contesti regionali. Questo progetto ha preso il via con l'identificazione dei principali nodi logistici regionali a gestione pubblica (porti, aeroporti, interporti, altri hub logistici) e dall'analisi approfondita delle caratteristiche del traffico veicolare tra due dei principali hub individuati (Interporto di Parma Cepim e Terminale Intermodale di Piacenza).

■ IL COMPARTO E-COMMERCE

Per quanto riguarda infine l'impatto dell'evoluzione del comparto e-commerce sul sistema logistico regionale, da un'indagine²¹ del 2017 si è evidenziato che la regione Emilia-Romagna è molto appetibile per la localizzazione delle imprese di e-commerce, in particolare per 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.

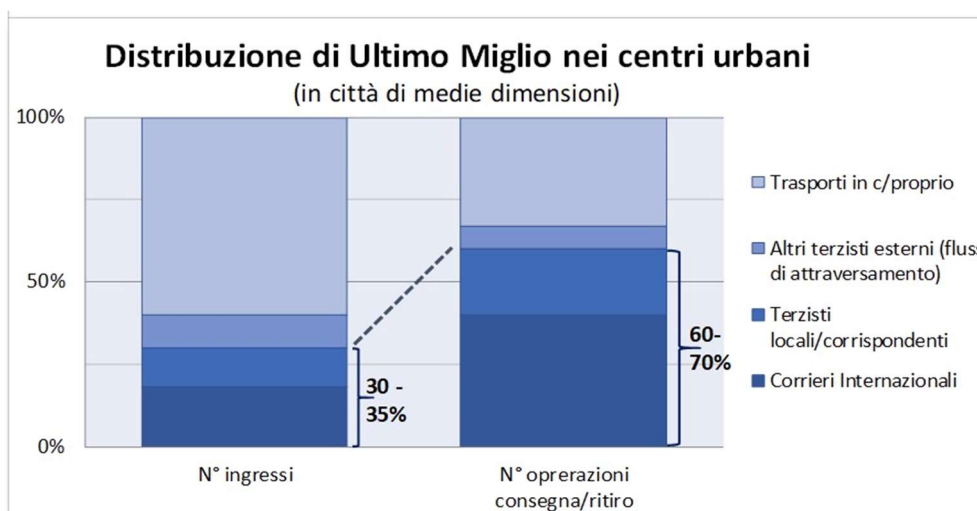
Nelle principali piattaforme merci/interporti della regione (Bologna, Parma, Piacenza) sono già localizzate sedi primarie di operatori logistici leader (sia corrieri espressi nazionali e internazionali, sia fornitori logistici strategici), oltre a molti operatori della commodity logistic (autotrasporto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

I processi distributivi e le scelte di trasporto nell'ambito del servizio standard del commercio online, che prevede la consegna a domicilio in giorni e orari lavorativi, non hanno una caratterizzazione distributiva specifica. I flussi di ultimo miglio sono 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 Distribuzione 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).

²¹ Indagine sull'evoluzione del comparto E-Commerce e sugli impatti sul sistema logistico della Regione Emilia-Romagna. ITL / Regione Emilia-Romagna 2017. L'indagine è stata svolta da ITL (Istituto Trasporti e Logistica), selezionata tramite procedura di evidenza pubblica.

Figura 194
Tipo di distribuzione nei centri urbani in Emilia-Romagna
 (2017)



Fonte: elaborazioni ITL su dati regionali e comunali.

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 regola 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 sovraccosti 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».

Nel 2020 l'e-commerce b2c (business to consumer), ossia quello rivolto ai consumatori finali, in Italia ha avuto un giro d'affari complessivo di circa 30,6 miliardi di euro, con un aumento del 26% rispetto il 2019. Di questi, 7,2 miliardi riguardano l'acquisto di servizi (23.5%) e 23,4 miliardi l'acquisto di prodotti (76.5%). Nel 2021 la crescita si è ulteriormente consolidata con una crescita degli acquisti pari al 18%. L'incidenza dell'e-commerce b2c ha raggiunto il 10% sul totale delle vendite retail, generando un fatturato complessivo tra beni e servizi di oltre 39,4 mld €²².

Considerato che a causa del Covid-19 molte persone si sono avvicinati all'e-commerce per la prima volta o ne hanno incrementato l'uso modificandone abitudini mentalità ed è immaginabile che il processo non si fermerà e diventerà sempre più importante, sia dal lato consumer, sia dal lato business.

Inoltre, la pandemia di covid-19 ha favorito l'affermarsi di nuovi modelli di business, tra cui in particolare il proximity-commerce, che, grazie all'integrazione tra i grandi player dell'e-commerce e

²² Osservatorio eCommerce B2c del Politecnico di Milano

i piccoli produttori o negozianti, permette a questi ultimi di vendere online e raggiungere i clienti residenti nelle zone limitrofe alla sede grazie alla logistica e alle piattaforme di delivery, con facilità organizzativa e investimenti ridotti.

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.

I dati relativi alla base imprenditoriale e all'occupazione hanno risentito, in un senso, degli effetti sulle attività economiche della pandemia da CoVid-19 che ha fortemente rallentato le attività produttive e, nell'altro, degli effetti mitigatori degli strumenti di sostegno al reddito e del blocco dei licenziamenti.²³

L'ammontare delle imprese attive nel settore dei trasporti e magazzinaggio in Emilia-Romagna nel terzo trimestre del 2020 si è ridotto rispetto allo stesso periodo del 2020 (-2,7%) più di quanto avvenuto a livello nazionale (-0,3%). La variazione è stata determinata totalmente dal calo delle imprese del trasporto terrestre (-2,7%), che risente delle difficoltà dei "padroncini" e della concorrenza estera.

Gli addetti del settore hanno subito una leggera contrazione regionale dello 0,4 % mentre a livello nazionale si è registrato un aumento (+1,9 %). Il risultato è stato determinato dalla perdita occupazionale nel settore del magazzinaggio e delle attività di supporto ai trasporti (-1,4 %), mentre gli addetti del trasporto terrestre sono lievemente aumentati (+0,5 %).

9.3.3 Il settore dell'autotrasporto e della logistica delle merci conto terzi in Emilia-Romagna²⁴

■ Il ruolo del settore nel sistema economico

Nel 2021 è stato sviluppato da ITL Fondazione Istituto trasporti e logistica su indicazione della Regione uno studio approfondito.

La gestione efficiente delle merci – nei magazzini, durante le fasi di movimentazione nei piazzali e lungo le vie del trasporto – abbinata all'adozione di soluzioni orientate alla transizione ecologica contribuisce a rafforzare la competitività e la sostenibilità dell'intero sistema economico e sociale regionale.

Si stima superiore a 18 miliardi di euro, pari all'11% del Pil regionale, il costo sostenuto dalle imprese emiliano-romagnole (dall'agricoltura alla manifattura, ai servizi alle imprese e alla persona) per acquistare da operatori specializzati, o produrre internamente servizi di trasporto e di logistica. Il cosiddetto "costo totale della logistica" in Italia raggiunge i 119 miliardi, il 7% del Pil nazionale. Ed è misura della consistente domanda potenziale del settore.

Il settore del trasporto e della logistica delle merci conto terzi (noto come "contract logistics") è composto da operatori ai quali le imprese agricole, manifatturiere, del commercio e dei servizi:

²³ 2020 UNIONCAMERE - economia Emilia-Romagna.

²⁴ Fonte: studi ITL (Fondazione Istituto trasporti e Logistica)

- affidano merce da consegnare ai loro clienti (attività di trasporto);
- appaltano la gestione dei magazzini;
- esternalizzano servizi a valore aggiunto (tra cui: imballaggio, etichettatura, controlli di qualità, gestione dei resi e tanto altro).

Fanno parte quindi della contract logistics tutti gli operatori in forma societaria che producono servizi logistici e tutte le società e le imprese individuali del trasporto delle merci. Questa distinzione in base alla forma giuridica è resa necessaria dal fatto che in genere le imprese della manifattura stipulano contratti di esternalizzazione dei servizi logistici con imprese in forma societaria. Mentre le imprese in genere, e gli operatori della logistica in particolare, spesso affidano a “piccoli padroncini” i servizi di trasporto su gomma.

Il settore del trasporto e della logistica delle merci (o contract logistics) dell’Emilia-Romagna conta al proprio interno circa 10mila operatori (il 12% delle imprese del settore nazionale), fattura 13,1 miliardi di euro (il 16% del fatturato della contract logistics nazionale), produce un valore aggiunto²⁵ di 3,1 miliardi di euro (il 12% del valore aggiunto del settore nazionale), offre occupazione a circa 77mila lavoratori dipendenti (il 12% dei lavoratori dipendenti del settore nazionale).

Un altro dato mette ancor più in evidenza la rilevanza della contract logistics nel sistema economico regionale: mentre, come detto, il fatturato della contract logistics regionale è il 16% del fatturato del settore nazionale, il fatturato totale regionale si arresta al 10% del fatturato totale nazionale²⁶, sei punti percentuali in meno.

Tabella 106
Principali dimensioni economiche della Contract logistics dell’Emilia-Romagna
(anno 2020 e var. % 2011-2020)

	anno 2020	variazioni % 2011-2020		peso % ER su IT
		ER	IT	
n. operatori	10.190	-3%	-22%	12%
Fatturato (mld €)	13,1	+15%	+6%	16%
Valore aggiunto (mld €)	3,1	+42%	+42%	12%
n. lavoratori dipendenti	77.090	+22%	+31%	12%

Considerando l’evoluzione temporale emerge in modo evidente che il settore della contract logistics regionale è in crescita sia nel breve sia nel medio-lungo periodo.

I due grafici sotto riprodotti visualizzano proprio queste dinamiche: le due curve rosse dell’Emilia-Romagna si posizionano al di sopra della curva azzurra dell’Italia per tutto il periodo, presentano un rallentamento tra il 2017 e il 2018, collegato alle difficoltà dell’economia di quegli anni, e nel 2019 si riprendono. Mentre nel corso del 2020 il fatturato nazionale è in calo e l’occupazione è stabile.

Quindi, è possibile affermare che nel 2020 la contract logistics dell’Emilia-Romagna rafforza ulteriormente la propria posizione all’interno del sistema economico: il fatturato e l’occupazione del settore rimangono sostanzialmente stabili rispetto all’anno precedente, mentre diminuiscono sensibilmente i valori relativi all’intero sistema economico a causa della pandemia da Covid-19.

²⁵ Il valore aggiunto si ottiene togliendo dal fatturato i costi detti in contabilità nazionale “consumi intermedi”, ossia sostenuti per acquistare prodotti e servizi direttamente consumati nella produzione dell’oggetto principale della propria attività (in questo caso si tratta di servizi logistici e/o di trasporto). Il valore aggiunto è la ricchezza che l’azienda può distribuire tra i lavoratori (come salari e stipendi), gli azionisti (dividendi), i finanziatori (interessi sui prestiti), lo Stato (imposte e tasse), oltre al re-impiego per la ricomposizione del capitale (sotto forma di ammortamenti).

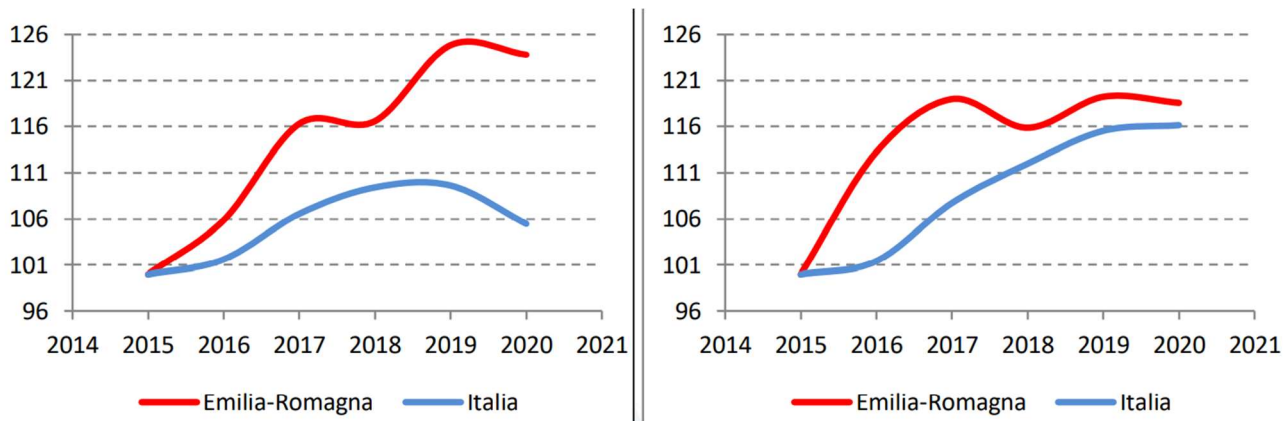
²⁶ Il fatturato totale ammonta rispettivamente a 315 miliardi di euro in Emilia-Romagna nel 2019 e a 3.169 miliardi in Italia (fonte: sezione “imprese, competitività” del database I.Stat di Istat).

Figura 195

La dinamica del fatturato della contract logistics in Emilia-Romagna e in Italia (2015-2020)

La dinamica dei lavoratori dipendenti della contract logistics in Emilia-Romagna e in Italia (2015-2020)

valori a prezzi correnti; numeri indice, 100=2015



Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione ITL su bilanci d'esercizio estratti dalla banca dati AIDA, Bureau van Dijk. I dati nazionali sono dell'Osservatorio Contract Logistics Gino Marchet del Politecnico di Milano

Il settore della contract logistics è composto da imprese che offrono al resto del sistema economico e alla collettività, non solo locale, una pluralità di servizi logistici e di trasporto. La ricchezza di questa offerta può essere percepita considerando i singoli comparti in cui convenzionalmente si articola il settore. Seguendo l'impostazione adottata già nei primi anni del 2000 dall'Osservatorio Contract Logistics Gino Marchet del Politecnico di Milano, si distinguono i comparti: società di autotrasporto, autotrasportatori non organizzati in società, corrieri espresso, gestori di interporti, gestori di magazzini, operatori ferroviari e del trasporto combinato, altri operatori logistici.

Ciascun comparto presenta proprie caratteristiche strutturali, prestazionali e specifiche dinamiche. L'autotrasporto è quello più numeroso: rappresenta l'86% degli operatori, il 45% del fatturato e il 30% dell'occupazione della contract logistics regionale. Ma si caratterizza per la presenza al proprio interno di due componenti ben distinte che da anni sono sottoposte a dinamiche contrapposte l'una all'altra: gli autotrasportatori organizzati in imprese che hanno strutture societarie da una parte, e le imprese individuali di autotrasporto dall'altra. Le prime crescono di numero, fatturato ed occupazione nel decennio 2011-2020, mentre i piccoli autotrasportatori anno dopo anno si riducono di numero, perdono fatturato e occupazione.

Occorre segnalare anche il comparto dei corrieri espresso, perché nonostante la scarsa numerosità delle imprese, realizzano il 12% del fatturato del settore e, soprattutto nel decennio 2011-2020, registrano i maggiori tassi di crescita tra i comparti della contract logistics. Infatti, il fatturato dei corrieri negli ultimi dieci anni è aumentato del +62% in termini nominali e i lavoratori dipendenti occupati nel comparto sono aumentati del +239%.

Dinamiche rilevanti dei volumi di produzione e dell'occupazione nell'intero decennio in esame si registrano anche nei comparti dei gestori di magazzino e presso gli spedizionieri.

Tabella 107
Numero degli operatori, fatturato e occupazione nei comparti della contract logistics dell'Emilia-Romagna
(periodo 2011-2020)

	Operatori	Fatturato	Lavoratori	Operatori	Fatturato	Lavoratori
	(n.)	(mln €)	dipendenti	(n.)	(mln €)	dipendenti
	anno 2020			var % 2011-2020		
Autotrasporto organizzato in società	1.497	4.512	18.355	+49,6%	+8,7%	+46,4%
Autotrasportatori non-società	7.286	1.420	3.821	-14,4%	-13,5%	-54,3%
Corrieri espresso	62	1.643	3.542	+82,4%	+62,0%	+239,3%
Gestori di interporti	2	37	54	0,0%	+35,3%	+3,8%
Gestori di magazzino	682	2.802	20.040	+52,9%	+41,5%	+29,1%
Operatori ferroviari e trasp. combinato	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
Altri operatori logistici	158	1.221	23.564	+25,4%	-0,4%	+14,7%
Spedizionieri	503	1.488	7.714	+24,8%	+8,4%	+56,3%
Totale	10.190	13.123	77.090	-3,2%	+15,0%	+22,4%

Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione ITL su bilanci d'esercizio estratti dalla banca dati AIDA, Bureau van Dijk.

Si evidenzia la contrazione delle imprese di autotrasporto non organizzate in forme societarie, in genere imprese individuali di piccole e piccolissime dimensioni, che da anni stanno cedendo il passo a realtà produttive molto più grandi e strutturate. Questo fenomeno in atto in Emilia-Romagna, e in tutta Italia (come in precedenza evidenziato), abbinato alla costante crescita del fatturato di alcuni comparti e di alcuni operatori in particolare a scapito di altri, rende evidente che da tempo sono in atto processi di concentrazione delle attività all'interno della contract logistics: le imprese sono alla ricerca di economie di scala e stanno applicando criteri via via più efficaci per riuscire a sfruttarle.

Le economie di scala si concretizzano in strutture produttive di grandi dimensioni, in grado di soddisfare ampie quote di mercato a prezzi inizialmente contenuti. La crescita delle dimensioni di alcune imprese e la contestuale riduzione del numero degli operatori porta alla presenza di un minor numero di concorrenti sul mercato, alla possibilità delle imprese ancora attive di conquistare un maggior numero di clienti, fino al punto di riuscire a controllare i prezzi dei servizi offerti e le condizioni contrattuali imposte alla clientela.

In regione hanno sede legale e unità operative di primo piano circa 30 operatori della contract logistics di grandi dimensioni, con un fatturato superiore ai 50 milioni di euro e con più di 250 addetti ciascuno. Producono quasi la metà (il 46%) del fatturato di tutto il settore regionale e occupano il 52% dei lavoratori dipendenti del settore. Il loro ruolo è sempre più rilevante: nel 2011 erano 27 e realizzavano il 37% del fatturato del settore, quasi dieci punti percentuali in meno rispetto al dato attuale.

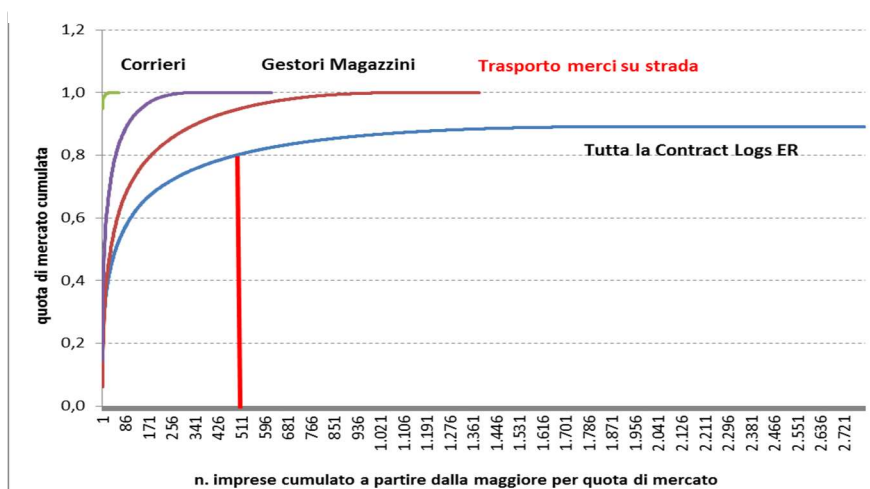
Il 22% del fatturato della contract logistics dell'Emilia-Romagna è prodotto da 141 imprese di medie dimensioni (fatturato superiore a 10 milioni di euro e con più di 50 addetti ciascuno). Il restante 32% del fatturato è riferito a autotrasportatori e operatori logistici di piccole e piccolissime dimensioni.

Questo processo può essere descritto ricorrendo agli strumenti messi a disposizione dalla teoria economica per analizzare la concentrazione del mercato.

La curva di concentrazione del settore regionale mette in evidenza che le prime 500 imprese rappresentano solo il 5% degli operatori ma producono l'80% del fatturato regionale. Questi due dati rivelano una forte concentrazione nel settore regionale della contract logistics. Concentrazione significa controllo del settore e potere di mercato. Si concretizza nel controllo dei costi con cui si producono i servizi, il costo del lavoro in primis, potere nelle scelte strategiche (ad esempio:

adozione di soluzioni di processo e/o organizzative innovative, adozione di tecnologie più efficienti, ecc.), potere nel fissare i prezzi a cui i servizi logistici e di trasporto vengono venduti.

Figura 196
La curva di concentrazione della contract logistics dell'Emilia-Romagna



Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione ITL su bilanci d'esercizio estratti dalla banca dati AIDA, Bureau van Dijk.

La tavola seguente contiene l'elenco dei primi 10 operatori della contract logistics dell'Emilia-Romagna per ammontare del fatturato. Si distinguono in particolare autotrasportatori, corrieri espresso, gestori di magazzini.

Tabella 108
I primi 10 operatori della contract logistics dell'Emilia-Romagna (anno 2020)

n.	Denominazione sociale	Fatturato 2020	Dipendenti 2020
1.	BRT spa	1.556.245	3.050
2.	YOOX Net-a-Porter Group spa	944.231	1.706
3.	NUMBER 1 Logistics Group spa.	306.417	397
4.	STEF Italia spa	281.046	689
5.	SCH srl	191.543	13
6.	FAGIOLI spa	140.688	331
7.	CON.TIR soc. cons. a r.l.	130.133	6
8.	TRANSCOOP soc. coop.	124.356	89
9.	CON.S.A.R. soc. coop. cons.	111.701	153
10.	TRANSMEC spa	106.833	194

Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione ITL su bilanci d'esercizio estratti dalla banca dati AIDA, Bureau van Dijk.

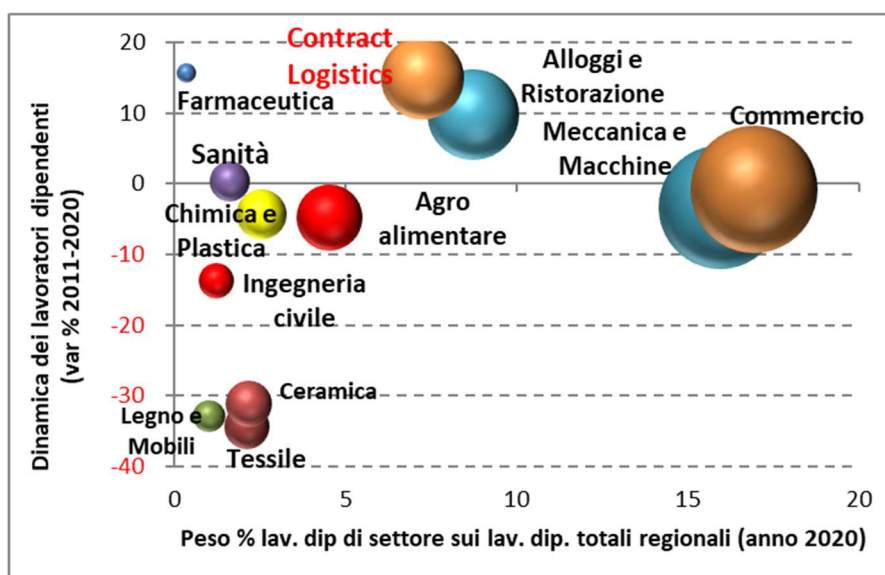
■ Confronti con i principali settori produttivi regionali

La contract logistics è uno dei maggiori settori attivi in Emilia-Romagna per volume di fatturato, per ricchezza prodotta e distribuita tra gli stakeholder (tra cui: lavoratori, finanziatori, azionisti, Stato), per occupazione offerta.

Prendendo in considerazione i volumi di produzione, occupa la quarta posizione tra i principali settori di specializzazione sia industriali che dei servizi dell'Emilia-Romagna per ammontare del fatturato realizzato, dopo il commercio (86 miliardi nel 2020), la meccanica (48 mld di euro nel 2020) e l'agroalimentare (22 mld).

La contract logistics è il quarto settore in regione anche per numero di lavoratori dipendenti occupati, dopo il commercio (180mila nel 2020), la meccanica (169mila nel 2020) e il turismo (93mila nel 2020 solo nelle attività di "ristorazione e alloggi"). Ed è primo per crescita dei dipendenti nel decennio appena passato: +15% tra il 2011 e il 2020, quasi a pari merito con il "farmaceutico", che occupa solo 4.000 lavoratori dipendenti.

Figura 197
L'occupazione nei principali settori dell'Emilia-Romagna



Nota: la dimensione della sfera è proporzionale al numero dei lavoratori dipendenti del settore corrispondente in Emilia-Romagna.

Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione ITL, per la contract logistics su dati di bilancio d'esercizio, AIDA di Bureau van Dijk, per gli altri settori su dati Istat, "Rapporto sulla competitività dei settori produttivi"

Mettendo a confronto la produttività del lavoro con il costo sostenuto dalle imprese per remunerare il fattore-lavoro emergono alcuni elementi critici del settore del trasporto e della logistica conto terzi dell'Emilia-Romagna.

Infatti, nel grafico seguente si nota che la contract logistics è uno dei settori a minor valore aggiunto per dipendente. E quindi rispetto ai principali settori del sistema produttivo regionale, produce minor ricchezza da distribuire, in particolare tra: lavoratori, finanziatori, azionisti, lo Stato (imposte).

Al contempo è anche uno dei settori con il minor costo del lavoro pro-capite.

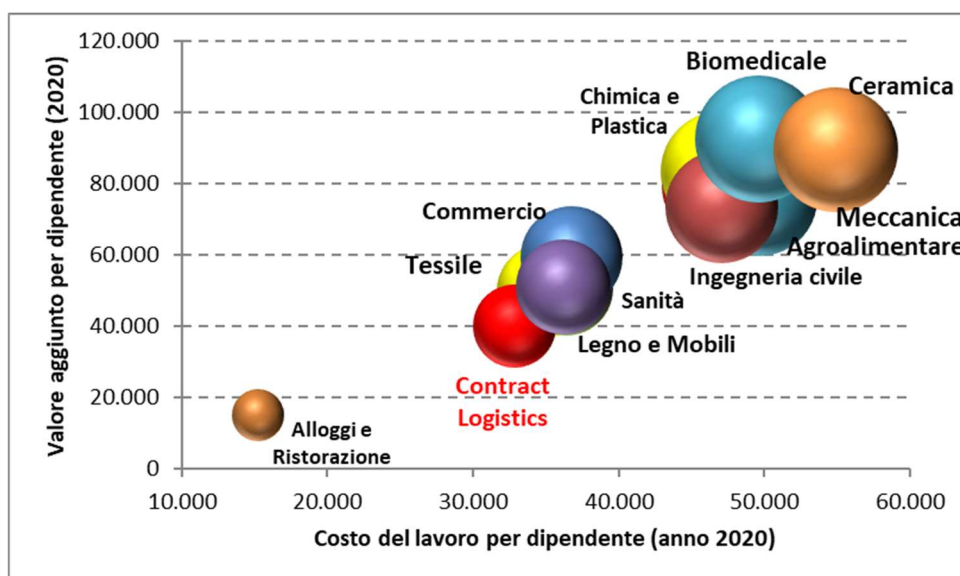
Ancora nel grafico sotto riprodotto si nota che i principali settori produttivi regionali si dividono in due gruppi ben distinti. Innanzitutto, si nota che la contract logistics è sensibilmente staccata dai settori

manifatturieri della meccanica, ceramica, agroalimentare, biomedicale, plastica e chimica e dal settore dell'ingegneria civile orientato alla progettazione che appartengono ad un primo gruppo con valore aggiunto e costo del lavoro pro-capite entrambi molto elevati.

La contract logistics invece appartiene al secondo cluster composto dal commercio, dalla sanità (privata), tessile e abbigliamento, legno e mobili, per i quali il valore aggiunto e il costo del lavoro pro-capite sono marcatamente inferiori rispetto al cluster precedente.

Questo divario mette in evidenza che i settori a maggior intensità di impiego di capitale umano hanno un costo del lavoro pro-capite minore e al contempo generano anche un minor valore aggiunto per lavoratore dipendente.

Figura 198
Costo del lavoro e valore aggiunto per dipendente nei principali settori dell'Emilia-Romagna
 (valori in euro, anno 2020)



Nota: la dimensione della sfera è proporzionale al valore aggiunto per dipendente del settore in Emilia-Romagna. Fonte: elaborazioni a cura di Fondazione ITL su dati di bilancio d'esercizio, AIDA di Bureau van Dijk

9.4 IL TRASPORTO FERROVIARIO DELLE MERCI

9.4.1 Il trasporto ferroviario merci regionale e i nodi logistici

■ Infrastruttura e nodi

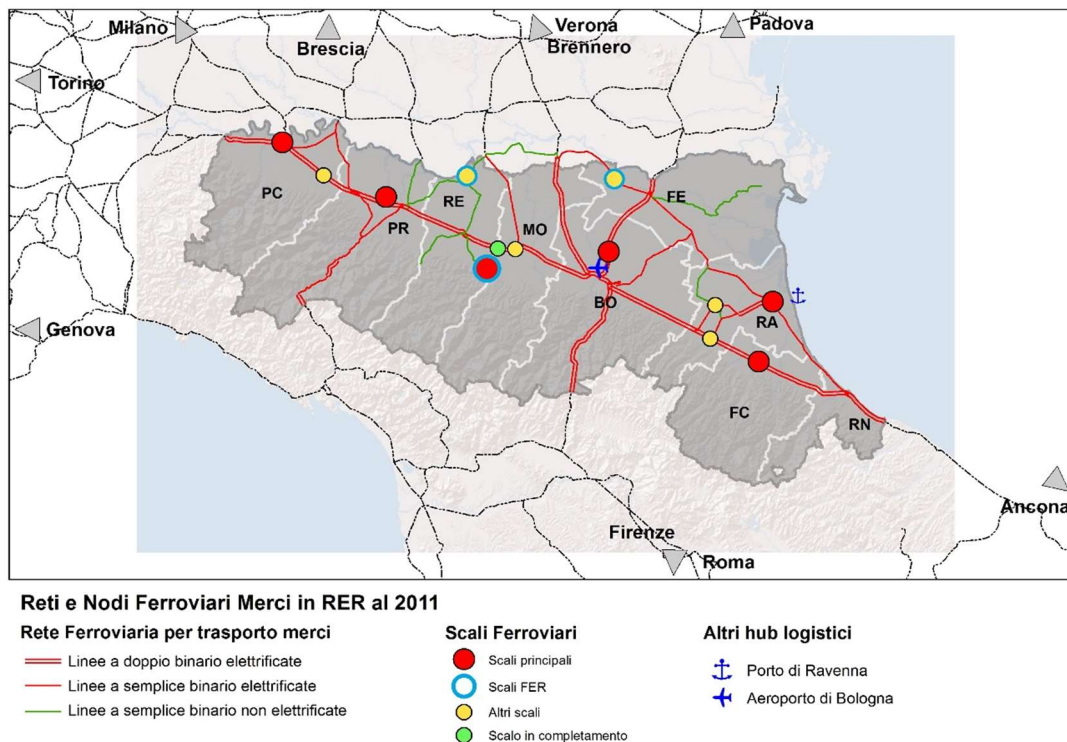
Il Piano regionale dei trasporti ha riorganizzato l'**Emilia-Romagna come un'unica piattaforma logistica**, cercando di interconnettere nel modo più efficiente più modalità di trasporto. Uno dei principali elementi infrastrutturali della piattaforma è la rete ferroviaria con i relativi impianti e nodi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

L'infrastruttura ferroviaria complessiva della regione Emilia-Romagna ha un'estensione totale pari a 1.679 km, di cui:

- 1.315 km gestiti da Rete Ferroviaria Italiana (RFI)²⁷;
- 364 km gestiti dalla Ferrovie Emilia-Romagna.

L'estensione totale della rete di interesse per il trasporto delle merci è di circa **1.400 km** ed è ricompresa nelle reti di competenza di entrambi gli enti gestori sopracitati. Attualmente la rete ha una buona capacità prestazionale, la quale sarà ulteriormente incrementata dal piano di sviluppo RFI che prevede, nell'orizzonte di medio periodo, una serie di interventi di potenziamento al fine di raggiungere la piena interoperabilità europea, in particolare sulle reti Ten-T. Per l'interoperabilità è necessario che nelle linee e negli impianti dell'infrastruttura ferroviaria siano raggiunti precisi standard in merito al modulo linea (750 metri), codifica sagoma assiale (P/C 80) e massa assiale massima ammessa (D4, corrispondente a 22,5 tonnellate per asse).

Figura 199
La rete ferroviaria utilizzata per le merci della regione Emilia-Romagna



²⁷ RFI è il gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale ai sensi del DLgs 188/03.

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.

Su queste linee sono in corso interventi di ammodernamento e di 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.

Sono già previste opere che consentiranno il pieno utilizzo della capacità dell'infrastruttura.

La regione Emilia-Romagna è attraversata da 3 corridoi europei dei 9 costituenti la Rete Transeuropea dei Trasporti (rete TEN-T), ovvero:

- il corridoio Baltico – Adriatico;
- il corridoio Mediterraneo;
- il corridoio Scandinavo-Mediterraneo.

Il corridoio Scan-med è il più lungo della rete europea TEN-T e l'obiettivo è quello di collegare i Paesi Scandinavi e i più importanti nodi della Germania e dell'Italia.

Per la regione Emilia-Romagna il corridoio si innesta sull'asse Verona-Bologna e quindi prosegue verso Sud in direzione Firenze e verso Est, sull'asse Via Emilia, per poi proseguire lungo la dorsale adriatica.

Il corridoio Baltico-Adriatico ha origine nei porti di Gdansk, Gdynia, Szczecin e Swinoujscie (Polonia), poi, attraversando gli stati di Repubblica Ceca, Slovacchia e Austria, raggiunge il porto di Capodistria (Slovenia), fino a collegare i porti italiani di Trieste, Venezia e Ravenna.

Per quanto riguarda il suo percorso in Emilia-Romagna, si innesta lungo l'asse Padova – Bologna, interessando gli interporti di entrambe le città, quindi prosegue verso Ravenna.

Il corridoio Mediterraneo si estende dai porti della Penisola Iberica di Algeciras, Cartagena, Valencia, Tarragona e Barcellona fino all'Ungheria e al confine ucraino, attraversando la parte meridionale della Francia, il nord dell'Italia e la Slovenia, con un ramo che si estende in Croazia.

Per quanto riguarda il percorso che interessa il territorio nazionale, il corridoio transita lungo i nodi ferroviari di Torino Orbassano, Novara Boschetto, Milano Smistamento, Verona Quadrante Europa, Interporto di Padova e i porti di Venezia Marghera e Trieste. Da Padova il corridoio si estende fino alla città di Ravenna, transitando dall'interporto di Bologna.

Per tutte le infrastrutture ferroviarie che fanno parte dei corridoi europei, 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 (in completamento) e ERTMS livello 2-3 (entro il 2030).

Tabella 109
Interventi di adeguamento previsti sulla rete principale RFI in regione E-R

Linea		Attuale	2030
Bologna – Ancona	Sagoma	P/C 80	P/C 80
	Modulo	600	750
	Linea		
Bologna – Milano	Peso assiale	D4 (fino a Rimini)	D4 (fino a Rimini)
	Sagoma	P/C 45	P/C 80
	Modulo	650 (con limitazioni a 600)	750
Bologna - Padova	Linea		
	Peso assiale	D4	D4
	Sagoma	P/C 80	P/C 80
Castel Bolognese/Faenza – Ravenna	Modulo	650 (con limitazioni)	750
	Linea		
	Peso assiale	D4L	D4
Ferrara – Ravenna - Rimini	Sagoma	P/C 32	P/C 32
	Modulo	575	575
	Linea		
	Peso assiale	D4L	D4L

Fonte: PRIT 2025, PIR RFI.

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**, che permettono di confluire sulla direttrice Adriatica Bologna-Rimini, per le quali sono previsti interventi di potenziamento e velocizzazione della linea, articolati in interventi infrastrutturali e interventi tecnologici, che insistono sulla linea e sulle stazioni. Sono molto rilevanti anche l'adeguamento ai requisiti europei della Bologna-Firenze e gli interventi funzionali al miglioramento dell'accessibilità ferroviaria al nodo di Ravenna che andranno a vantaggio della competitività del porto stesso.

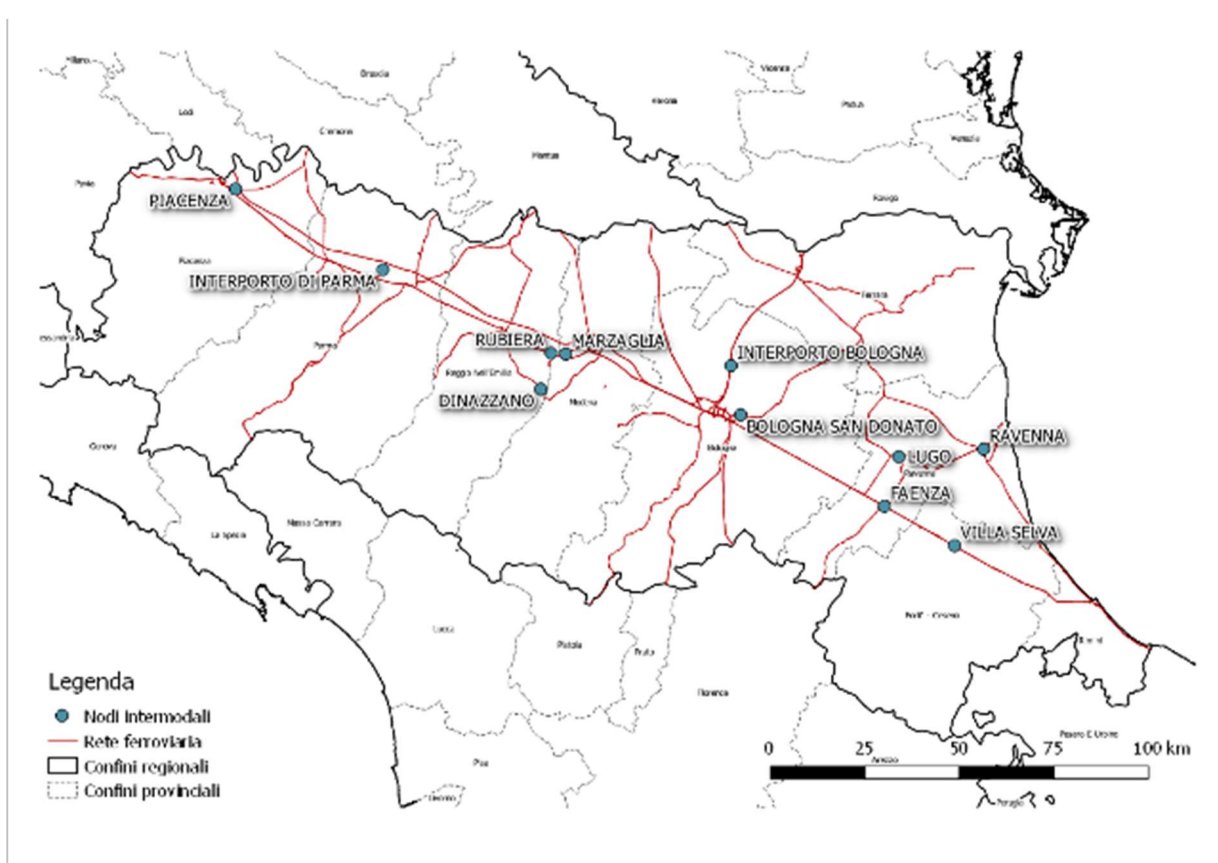
L'Emilia-Romagna presenta **la dotazione di una rilevante quantità di superfici intermodali**, alcune delle quali con possibilità di espansione.

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, 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 110
Impianti ferroviari RFI individuati dall' accordo tra Gruppo FS e Regione Emilia-Romagna
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	

Figura 200
I nodi intermodali regionali principali sulla rete RFI e FER (San Donato ha funzione di smistamento carri)



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 Direttiva Bologna – Milano è oggetto di interventi di ammodernamento degli impianti di esercizio.

Gli impianti ferroviari merci regionali raggiungeranno, a completamento di tutte le opere di miglioramento tecnologico e ampliamento previste, la **capacità complessiva di circa 28/30 milioni di tonnellate all'anno**, creando le condizioni infrastrutturali per sviluppare nuovi e affidabili servizi intermodali, in linea con gli obiettivi del Libro Bianco dei Trasporti dell'Unione europea che prevedono di trasferire entro il 2030 il 30% del traffico merci su ferrovia e il 50% nel 2050.

Nel nodo di Ravenna, in particolare, sono state avviate molte opere che puntano ad ampliare la quota di traffico merci su ferrovia da e per il Porto. Oltre al progetto per la risoluzione delle interferenze fra il traffico ferroviario e stradale mediante realizzazione di sotto/sovrappassi stradali (quali ad esempio il sottopassaggio carrabile che prenderà il posto del passaggio a livello di via canale Molinetto, sulla linea ferroviaria Castelbolognese – Ravenna, da realizzare nel 2021), nel 2020 è proseguita la progettazione preliminare e definitiva degli interventi di miglioramento della funzionalità e della capacità ferroviaria del Porto.

Gli interventi in progetto, già descritti in precedenza, consentiranno l'utilizzo di entrambi gli scali e le Dorsali per lo smistamento di tutto il traffico ferroviario merci attualmente effettuato nello scalo di stazione, attraverso interventi sulla Dorsale Sinistra e Destra del canale Candiano.

In particolare, il **potenziamento della stazione Sinistra Candiano**, i cui lavori di rimessa in pristino sono stati avviati a fine 2018, prevedono due fasi di sviluppo successive:

1. Fase 1 (3,5 mln €) con il ripristino della stazione Scalo Candiano, l'attrezzaggio del suo fabbricato di servizio e la riattivazione della bretella di accesso Lato nord per arrivi/partenze diretti da/a Ferrara, Castelbolognese e Faenza;
2. Fase 2 (21 mln €), che prevede la centralizzazione tecnologica ed elettrificazione di tutti i binari esistenti, la realizzazione di 7 nuovi binari arrivo/partenza di cui almeno due lunghi 750 m (per un totale di 12 binari complessivi con funzioni di arrivo/partenza e presa/consegna) per la realizzazione di tronchi di sosta per i locomotori elettrici.

La prima fase del progetto è in corso di realizzazione, mentre per la seconda è stato redatto il progetto definitivo ed è di prossimo avvio la CdS decisoria.

Nella stazione merci Destra Candiano si prevede la centralizzazione ed elettrificazione dei 6 binari esistenti e la realizzazione di altri 2, di cui almeno due di 750 m, oltre all'elettrificazione della tratta di collegamento con l'attuale stazione di Ravenna e la realizzazione di un fabbricato per lo svolgimento di tutti i servizi di manovra. È in corso la redazione del progetto definitivo.

Per il potenziamento dei due scali RFI investirà 47,7 milioni di euro (21 per Sinistra Candiano e 26, 7 per Destra Candiano), individuati nell'ambito dei finanziamenti previsti dal Contratto di Programma di RFI.

Il rifacimento del Ponte di Teodorico (demolizione e nuova costruzione) completato nel 2020 ed aperto al traffico a marzo 2021, consente il transito dei carichi alti quattro metri allo spigolo, la cosiddetta "autostrada viaggiante" e i container High Cube.

Il nuovo ponte stradale ha un'unica campata di 56 metri di ampiezza e un impalcato lungo 58 metri e largo 19. Con l'occasione è stata migliorata anche la viabilità comunale, grazie a un percorso pedonale su un lato del nuovo ponte e uno ciclabile sull'altro.

Infine, è già stato sviluppato il progetto definitivo per il prolungamento della dorsale ferroviaria della Destra Candiano, per il collegamento con l'area di espansione della penisola Trattaroli.

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 che è sfociato nella costituzione, nel 2018 del **Cluster di ER.I.C. (Emilia-Romagna Intermodal Cluster)** con i principali referenti del sistema intermodale regionale, per lo sviluppo di azioni collaborative.

Il 16 marzo 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.

In seguito, è stato 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.

Nell'ottobre 2019 la compagine di ER.I.C. ha visto l'ingresso di Sapir SpA.

Tale accordo attuativo è stato riconfermato a fine 2020 con la firma del nuovo Protocollo di intesa che definisce le attività 2021-2025 per lo sviluppo e la promozione della collaborazione del sistema delle piattaforme intermodali della Regione Emilia-Romagna a livello nazionale e internazionale.

La società Hupac S.p.A. ha ceduto alla società Terminal Piacenza Intermodale S.r.l. il contratto con ER.I.C, ritenendo tale società maggiormente rilevante strategicamente e territorialmente ai fini del cluster.

Su richiesta della società e a seguito di confronto con gli altri partner del cluster, a luglio 2022 sono state avviate le pratiche per consentire l'ingresso in ER.I.C. della società Lugo Terminal S.p.A.

Il volume del traffico ferroviario del cluster ER.I.C. rappresenta circa il 90% del totale del volume movimentato nella regione Emilia-Romagna. La quota intermodale (mare e ferro) gestita da ER.I.C. è pari al 21% del totale del traffico regionale.

Nel luglio 2021 è stato organizzato un convegno pubblico volto alla costruzione e lancio di una "Alleanza regionale per lo sviluppo del trasporto delle merci via ferrovia", mediante il coinvolgimento delle imprese che già utilizzano il ferro in una campagna di promozione del trasporto ferroviario.

Sono stati realizzati studi ed approfondimenti in merito alle tematiche orizzontali aggiuntive attivabili nel Cluster ER.I.C. quali l'up-grade tecnologico dei nodi. Sono stati inoltre organizzati seminari tematici di approfondimento per i membri (infrastrutture-riduzione impatti ambientali- tecnologie e innovazione). In particolare, è stato organizzato un workshop sulla "Riduzione dell'impatto ambientale di piattaforme intermodali".

Sul tema della razionalizzazione e la promozione del trasporto ferroviario attraverso il collegamento dei sistemi ferroviari regionali ai grandi corridoi europei dal 2019 la Regione in particolare si è impegnata, nell'ambito del **progetto europeo REIF**. Il progetto è volto ad aumentare la quota modale del trasporto merci ferroviario attraverso misure di mitigazione per il sistema regionale di trasporto ferroviario.

In particolare, REIF affronta le sfide rilevanti legate alla mancanza di connettività a livello regionale sviluppando e applicando strumenti per analizzare i potenziali regionali per il trasporto merci su rotaia, individuando i colli di bottiglia delle infrastrutture e le misure efficaci per preservare le connessioni vulnerabili o persino per ricostruire le tracce chiuse, anche con piani d'azione regionali che definiscano priorità e potenziali misure politiche.

Nell'ambito del progetto nel corso del 2020-2021 sono stati effettuati studi per analizzare il potenziale di mercato della Regione Emilia-Romagna ed analisi dei colli di bottiglia del sistema che precludono l'utilizzo migliore dei servizi intermodali (vedi cap. 9.3 Studi di settore)

■ **Tipologia di traffico generato e 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 111
Caratteristiche dei nodi intermodali
 (Elaborazione ITL su dati 2015)

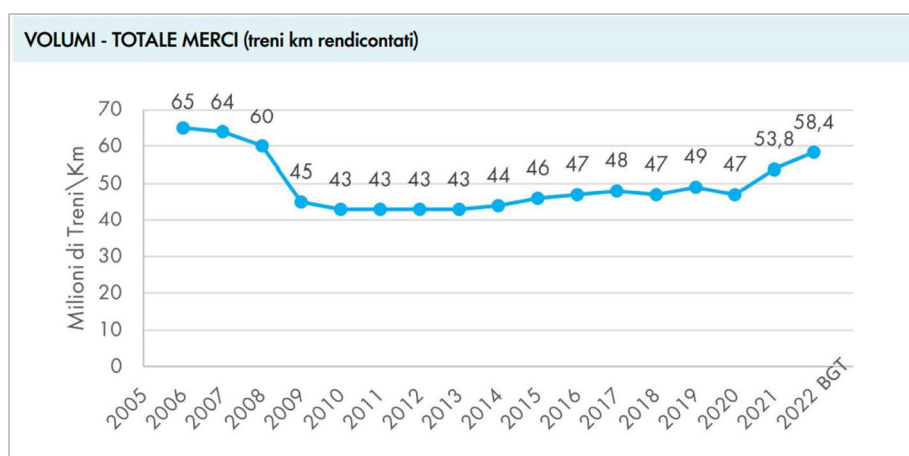
	Intermodale Marittimo	Combinato Terrestre	Tradizionale	Rail Port Db
Villa Selva		☑		
Terminal PC		☑		
Interporto BO	☑	☑	☑	
Interporto PR		☑	☑	☑
Dinazzano	☑		☑	☑
Rubiera	☑			
Lugo		☑	☑	
Ravenna	☑		☑	
Faenza		☑		

I volumi del traffico merci sono complessivamente diminuiti dal 2003. La riduzione ha riguardato principalmente il traffico nazionale. Il traffico merci complessivo ha avuto una forte diminuzione dovuta alla congiuntura economica negativa tra il 2008 e il 2010. Fino al 2019 si nota una costante ricrescita interrotta nel 2020 per la situazione creatasi con il Covid-19.

Il trasporto ferroviario delle merci, pur risentendo dell'andamento congiunturale dell'economia europea, mostra un settore che, seppur colpito dall'impatto della pandemia, ha saputo reagire con forza recuperando i volumi movimentati e superando quelli del 2019.

I volumi di traffico complessivi realizzati dalle società del Gruppo FS Italiane, in territorio nazionale, hanno mostrato una forte ripresa, movimentando 108 milioni di tonnellate (+16.6% rispetto al 2020) e con 22 miliardi di tonnellate km, mostrando un incremento del + 15.1% rispetto al 2020, superando i valori del 2019 del +11.6%, a fronte di una produzione, espressa in treni km superiore del 9.8% rispetto al 2019.

Figura 201
Volumi merci gruppo RFI 2021
 (2005-2021)



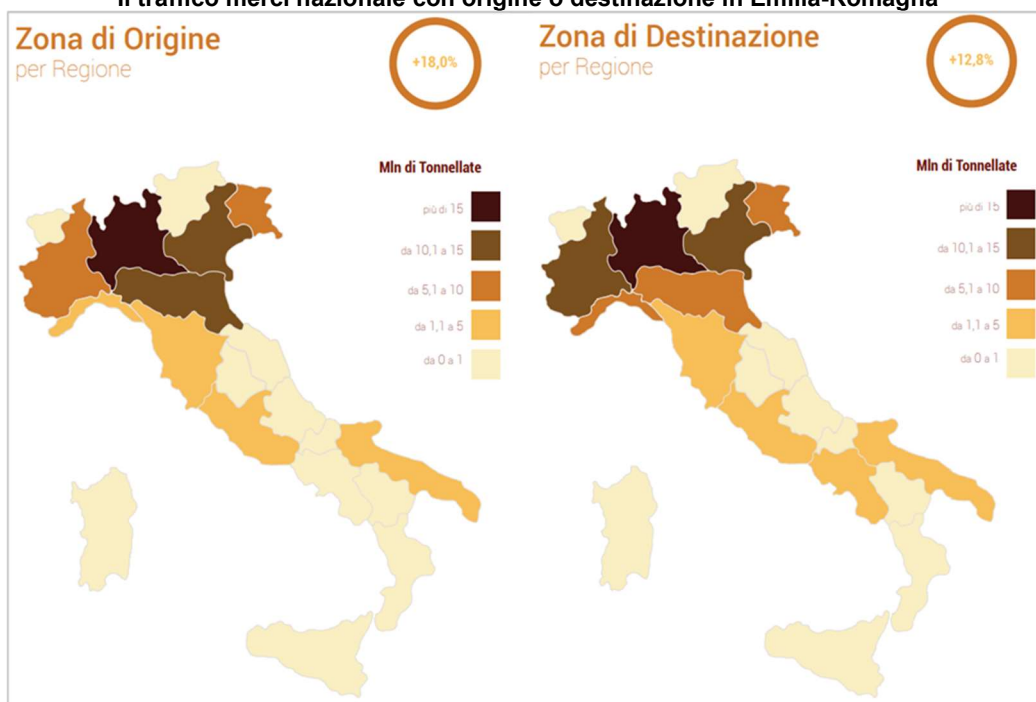
Fonte: Il Piano Commerciale RFI ed. giugno 2022

Figura 202
Flussi merci gruppo RFI 2021



Fonte: Almanacco della logistica 2022

Figura 203
Il traffico merci nazionale con origine o destinazione in Emilia-Romagna



Fonte: Almanacco della logistica 2022

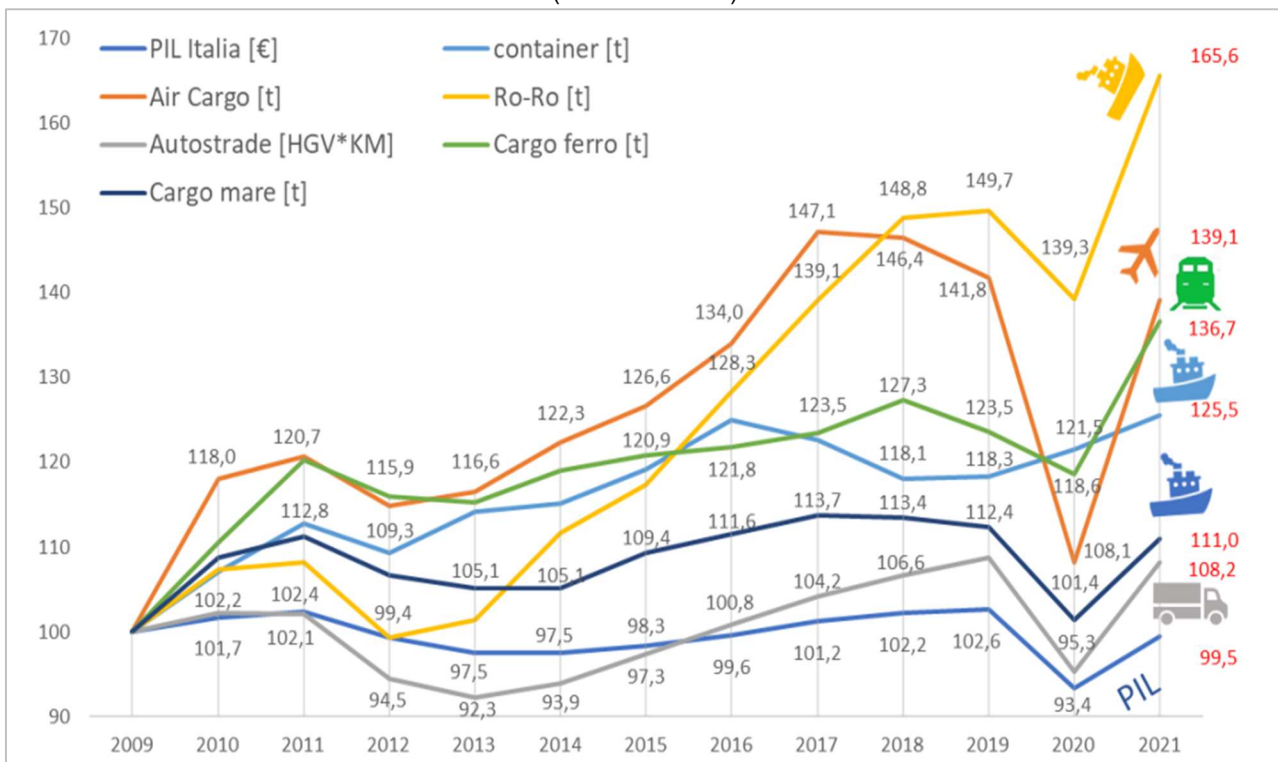
■ Andamento del traffico merci

Dopo il crollo dovuto alla crisi economica, a partire dal 2014 il trasporto di merci su treno in Italia ha registrato un incremento, come evidenzia nella figura 81, che è continuato fino al 2017, (+1,5% sul 2016). Dal 2018 si è visto invece un rallentamento della crescita in tutte le modalità.

Il 2019 ha visto la contrazione dell'indice della produzione industriale, ma le esportazioni italiane hanno continuato a crescere contribuendo ad una parziale tenuta. Nel 2019 infatti in Italia le tonnellate trasportate su ferrovia calano leggermente (circa -2,4%), ma crescono i treni-km (+3,4%) e le tonnellate -km (+1,7%), indice, secondo Confetra, di un maggiore utilizzo delle tratte caratterizzate da una minore efficienza dal punto di vista della capacità, ossia quelle in cui il peso assiale e i limiti di sagoma impongono dei limiti ai treni movimentati. Il calo è stato limitato, tuttavia si tratta di una secca 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) che ha stanziato 24M€ per il 2020, sia con l'adeguamento delle infrastrutture ferroviarie ai nuovi standard europei per avere prestazioni omogenee da origine a destinazione, che significa poter effettuare treni più lunghi e pesanti e quindi più efficienti in termini di costo per tonnellata trasportata. Investimenti infrastrutturali finalizzati nel medio-lungo periodo, al recupero di competitività della modalità ferroviaria, e la realizzazione dei grandi tunnel di base sulle direttrici alpine nonché programmi di ultimo miglio.

Il forte rimbalzo della produzione industriale italiana nel 2021 (+11,8 per cento) ha portato ad una consistente ripresa degli scambi con l'estero sia in import che in export e, conseguentemente, una buona ripresa della logistica in tutte le modalità di movimentazione delle merci, con le dovute differenze. Il Prodotto Interno Lordo ha fatto registrare una crescita del +6,6 per cento non sufficiente a recuperare la forte contrazione dell'anno pandemico (-3,0 per cento rispetto al 2019).

Figura 204
Rapporto tra PIL e modi di trasporto in Italia
(Anni 2009-2021)



Fonte: elaborazione RAM su dati Istat, Assoparti, Assaeroporti, Aiscat

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 e 10/2014 e l'ultima 30/2019²⁸, 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 erano giunte a circa 19,6 milioni di tonnellate, la quota più alta finora raggiunta, che equivalgono all'11,8% delle tonnellate trasportate su strada di 165.875.720 (escluso l'attraversamento).

Nel 2017 il traffico ferroviario merci della regione ha avuto un lieve calo (-0,14%), come nel 2018 (-0,82%).

Anche il 2019 conferma questo andamento in calo con -4,8% delle tonnellate trasportate su ferrovia con origine o destinazione in regione sul 2018, al netto del doppio conteggio dovuto al traffico intraregionale.

Nel 2019 il traffico ferroviario merci della regione è stato di circa 18.500.000 tonnellate, mentre la movimentazione complessiva si avvicina ai 20 milioni di tonnellate.

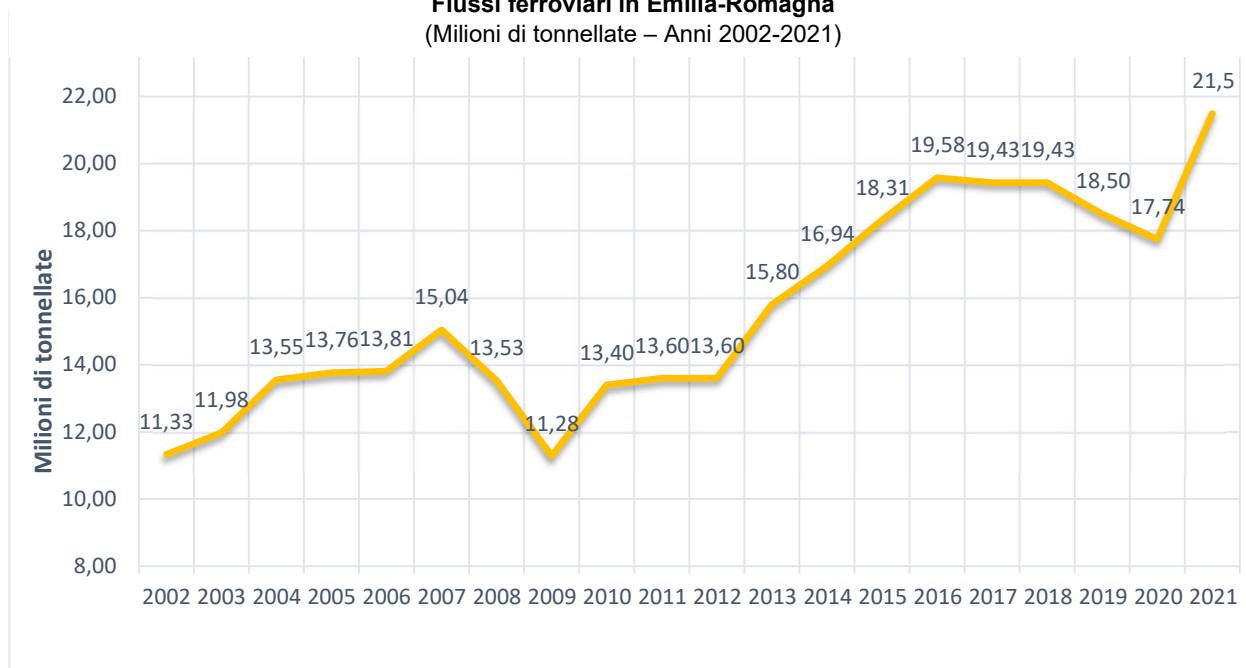
Nel 2020 il traffico ferroviario è stato circa 17.740.000 tonnellate mentre la movimentazione complessiva di 18.850.000 mostrando una sostanziale tenuta del comparto ferroviario, in particolare di quello intermodale che è risultato resiliente anche sulle tratte internazionali interessate dai blocchi alle frontiere in periodo di lockdown, il calo rispetto al 2019 è pari al 4.2% rispetto al calo registrato a livello nazionale del 7%.

Nel 2021 si registra un rimbalzo record che porta il traffico ferroviario a raggiungere circa **21.500.000 tonnellate** a fronte di una movimentazione complessivo di quasi **23.000.000**²⁹ questo grazie alla ripresa economica ed alla legge regionale di incentivazione al trasporto ferroviario L.R.30/2019 che ha incentivato circa 830.000 tonnellate di merce aggiuntiva.

²⁸ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo successivo "Interventi per il traffico ferroviario delle merci".

²⁹ La differenza tra le tonnellate movimentate e il traffico ferroviario è dovuta al conteggio doppio dei traffici fra i nodi regionali.

Figura 205
Flussi ferroviari in Emilia-Romagna
(Milioni di tonnellate – Anni 2002-2021)



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 volume del traffico ferroviario del cluster ERIC nel 2021³⁰ rappresenta circa l'90% del totale del volume movimentato nella regione Emilia-Romagna.

Tabella 112
Traffico ferroviario in alcuni nodi intermodali regionali, in tonnellate
(Anni 2009 - 2021)

Prov	Nodo/operatore	Tonnellate movimentate						% rispetto al 2020
		2013	2016	2018	2019	2020	2021	
BO	Interporto Bologna	1.549.488	1.190.259	1.196.000	1.492.599	1.595.000	2.018.325	26,54%
RE	Terminal Rubiera/Logtainer	2.000.000	2.039.921	2.164.963	2.159.261	2.130.856	2.000.336	-6,13%
RE	Dinazzano/Dinazzano Po	3.162.575	3.746.695	3.395.153	3.128.000	2.363.193	2.553.825	8,07%
MO	Marzaglia	---	---	---	---	8.400	1.800.000	---
PR	Interporto Parma/Cepim	3.848.200	3.300.000	2.700.000	2.222.000	2.420.000	2.987.000	23,43%
PC	Terminal Piacenza/HUPAC	1.600.000	4.082.504	4.765.600	3.829.690	4.104.810	4.700.000	14,50%
FC	Villaselva/Lotras	123.750	318.720	388.080	354.461	367.560	796.000	116,56%
RA	Porto Ravenna	2.440.000	3.368.090	3.561.351	3.566.129	3.109.805	3.931.486	26,42%
TOTALE		14.724.195	18.046.189	18.171.147	16.752.142	16.091.224	20.786.972	29,11%

Fonte: elaborazione ITL

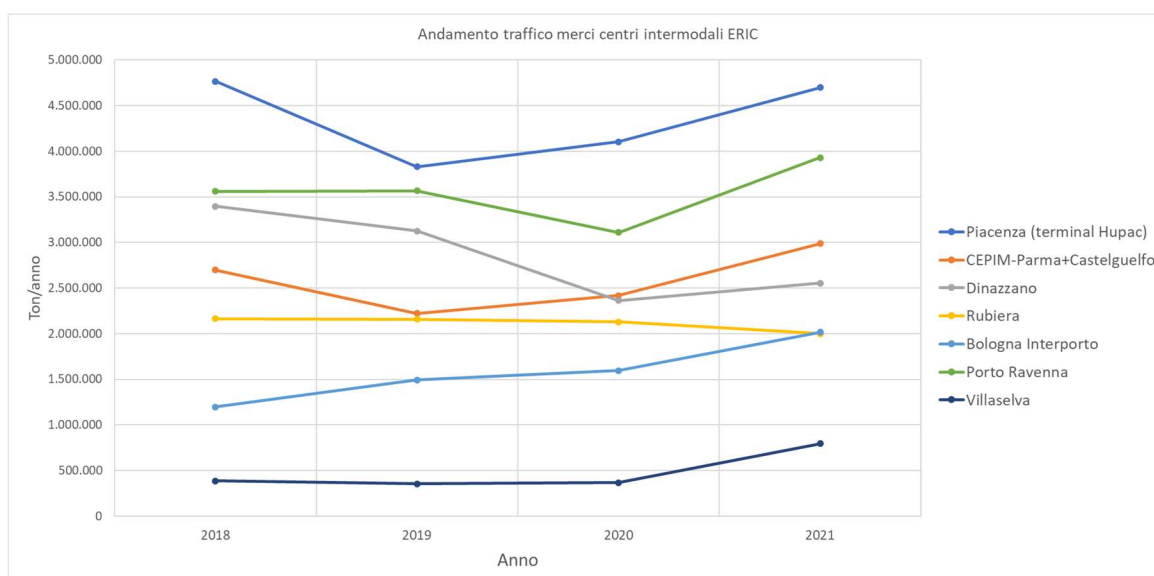
* Il dato riportato nel testo non coincide perché tiene conto del traffico di 28 tra scali e raccordi. Nella tabella sono riportati solo alcuni dei principali.

³⁰* Dato Fondazione ITL su volumi totali cluster ER.I.C.

Si registra una forte ripresa del traffico ferroviario merci, che fa registrare valori in crescita sul 2019 del 25% e sul 2020 del 29%.

Da evidenziare i risultati ottenuti dal porto di Ravenna che nel corso del 2021 ha toccato il valore massimo di merci mobilizzate via treno. Ottime performance si registrano anche per quanto riguarda i due interporti (Bologna e Parma), anche grazie all'apertura e al consolidamento di rotte internazionali con gli scali del Nord Europa. La crescita dei traffici lungo la dorsale adriatica (principalmente combinato terrestre) favorisce invece lo scalo di Villaselva, che fa registrare un vero e proprio boom delle tonnellate mobilizzate. L'apertura a pieno regime dello scalo di Marzaglia infine attrae nuovi traffici verso l'area dell'Emilia Centrale e in parte contribuisce a spiegare i valori sostanzialmente stazionari registrati dagli altri scali dell'area (Rubiera e Dinazzano).

Figura 206
Traffico ferroviario in alcuni nodi intermodali regionali, in tonnellate
(Anni 2013 - 2021)



Fonte: elaborazione RER

9.4.2 Interventi per il traffico ferroviario delle merci

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 un impatto significativo sulla crescita economica e sulla creazione di posti di lavoro. I trasporti generano però anche impatti negativi sull'ambiente e sulla qualità della vita dei cittadini, essi sono infatti la causa di circa un terzo del consumo energetico e delle emissioni totali di CO₂ nell'UE, un tema particolarmente sensibile per un territorio come quello dell'Emilia-Romagna, molto esposto dalla conformazione orografiche e meteorologiche della pianura padana e che è influenzato, inoltre, da sorgenti emissive che risiedono anche all'esterno del territorio regionale.

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

- ridurre l'inquinamento atmosferico associato ai trasporti – [secondo l'Agenzia europea dell'ambiente - le emissioni di CO₂ provenienti dal trasporto ferroviario sono 3,5 volte inferiori, per tonnellata-chilometro, a quelle prodotte dal trasporto su strada];

- ridurre i costi associati alla congestione stradale, destinati ad aumentare, secondo le stime attuali, di circa il 50% entro il 2050, raggiungendo i circa 200 miliardi di euro all'anno in tutta Europa;
- ridurre il numero di vittime legate ai trasporti;
- ridurre la dipendenza energetica da fonti non rinnovabili.

9.4.3 L.R. 30/2019 art.10: Interventi per il trasporto ferroviario e fluviomarittimo delle merci

La Regione nel 2009, in seguito al forte calo del traffico ferroviario prodotto dalla crisi economica, ha deciso di adottare disposizioni per contrastare l'ulteriore erosione del trasporto ferroviario merci a favore del trasporto stradale ed evitare il collasso dell'intera filiera intermodale ferro-gomma e ferro-ferro. Ha quindi approvato le L.R. 15/09 e L.R. 10/2014 "Interventi per il trasporto ferroviario delle merci".

L'obiettivo era 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 e la qualità dell'aria, la congestione e la sicurezza della circolazione. I risultati attesi sono stati ampiamente raggiunti e superati, quindi, puntando a consolidare i risultati già ottenuti con le precedenti leggi regionali in materia di trasporto merci, nel 2019 la Regione ha avviato ed ottenuto nuovamente il parere favorevole dell'Unione Europea sugli Aiuti di Stato per la nuova legge di incentivazione volta a ridurre ulteriormente l'inquinamento ambientale, incrementare la sicurezza della circolazione e sviluppare il trasporto ferroviario riequilibrando al contempo il sistema di trasporto delle merci.

La Regione ha approvato la L.R N.30 del 10 DICEMBRE 2019, - DISPOSIZIONI PER LA FORMAZIONE DEL BILANCIO DI PREVISIONE 2020 - 2022 (LEGGE DI STABILITÀ REGIONALE 2020) (art.10). Con questa misura si intende ancora cercare di trasferire quote di traffico di trasporto merci dalla modalità stradale alla modalità ferroviaria.

Il provvedimento ha consentito la concessione di contributi per la realizzazione di servizi di trasporto ferroviario intermodale, tradizionale, trasbordato, nonché di servizi di trasporto fluviale e fluviomarittimo da effettuarsi nel triennio 2020 - 2022.

Nell'ambito della legge, oltre all'incentivo al trasporto ferroviario merci, era previsto anche l'incentivo al trasporto delle merci lungo le vie navigabili, al fine di uniformare le politiche regionali con quelle promosse dall'Unione Europea. Si riteneva che l'incentivo potesse fungere da volano per l'utilizzo di questa modalità di trasporto, attualmente non presente in regione.

■ FINALITÀ E MODALITÀ DI INCENTIVAZIONE DELLA L.R. 30/2019

Il focus dell'intervento di incentivazione al trasporto ferroviario previsto nella L.R. 30/2019 è caratterizzato dai seguenti obiettivi specifici:

- **stimolare la crescita e incentivare esclusivamente i traffici aggiuntivi**, cioè la realizzazione di nuovi servizi di trasporto ferroviario su nuovi tragitti o di nuovi servizi di trasporto ferroviario su tragitti esistenti;

- **incentivare i collegamenti** che hanno come origine e/o destinazione un nodo regionale, cioè i collegamenti intraregionali e interregionali;
- **privilegiare la retroportualità ferroviaria** in quanto strategica per i nodi regionali e con ampi margini di crescita per il trasporto ferroviario;
- **incentivare sia il traffico ferroviario intermodale sia il traffico ferroviario tradizionale** mediante compensazione della differenza dei costi esterni del trasporto su strada a vantaggio degli utenti finali.

Le caratteristiche e le modalità dell'incentivazione per il trasporto ferroviario sono le seguenti:

- sono **beneficiari diretti** del contributo le imprese logistiche (MTO) e gli operatori del trasporto multimodale, anche in forma consorziata o cooperativa, regolarmente costituite e aventi sede legale in uno degli Stati membri dell'UE; i **beneficiari indiretti** sono gli utenti finali del trasporto, cioè i caricatori e le imprese;
- lo stanziamento regionale complessivo è pari a **€ 1.000.000 annui per tre anni** (2020-2021-2022 corrispondenti alla durata dei servizi ammessi a contributo) **per complessivi € 3.000.000** di cui il 90% è destinato al trasporto ferroviario e il 10% a quello fluviomarittimo, ma, per mancanza di richieste, l'intero importo è stato assegnato al traffico ferroviario, come previsto dalla legge;
- l'incentivo è su base chilometrica, fino a un massimo di **120 km** percorsi in Emilia-Romagna;
- l'aiuto è **0,7 centesimi di euro per tonnellata al chilometro**. Condizioni minime per ottenere l'incentivo sono: realizzare almeno 30 treni/anno oppure trasportare almeno 20.000 tonnellate all'anno rispetto al periodo di riferimento definito dal bando. Il servizio deve essere mantenuto attivo, almeno ai volumi minimi, nei due anni successivi al termine dei contributi. In assenza del mantenimento non viene erogato il 5% del contributo trattenuto per ogni annualità;
- **l'importo massimo concedibile per ogni impresa è di 150.000 € per anno.**

Per la definizione della graduatoria dei beneficiari è stato applicato un punteggio crescente per le relazioni ferroviarie la cui percorrenza preveda un tragitto con origine e destinazione all'interno della Regione Emilia-Romagna, rispetto a quelle con origine o destinazione nelle Regioni confinanti con la Regione Emilia-Romagna o, in subordine, in altri scali nazionali ed esteri.

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

■ **BENEFICIARI DEI CONTRIBUTI, SERVIZI DI TRASPORTO FERROVIARIO AGGIUNTIVI REALIZZATI E RISORSE IMPEGNATE. Seconda annualità**

Con determina del dirigente Servizio viabilità, Logistica e Trasporto per vie d'Acqua n. 7946/2020 è stata approvata la graduatoria dei servizi relativi agli interventi per il trasporto ferroviario delle merci.

A seguito delle richieste di 18 imprese pari a 37 istanze sono state ammesse a contributo 15 imprese per 25 servizi. Successivamente alcune imprese hanno comunicato l'impossibilità di rispettare le condizioni previste dal bando al punto 12.1. Si è quindi proceduto alla revoca dell'assegnazione del contributo per l'annualità 2020, e di conseguenza si è proceduto con DD n. 18903 del 29/10/2020 allo scorrimento della graduatoria precedentemente approvata. Le risorse disponibili hanno

permesso pertanto di **assegnare i contributi per la prima annualità ai primi 27 servizi della graduatoria (13 imprese).**

La Giunta regionale a maggio 2020, con DGR n. 503, ha deciso di apportare alcuni **correttivi** al bando approvato a causa delle criticità emerse a seguito dell'emergenza sanitaria da COVID-19, discendenti dal prolungato periodo di sospensione delle attività imposto dal Governo con il lockdown, che non avrebbe consentito di rispettare le condizioni previste dal bando e stante la crisi economica senza precedenti generata dall'emergenza sanitaria.

Al fine di contrastare il forte calo che ha investito il settore intermodale prodotto dalla crisi economica in essere evitando l'erosione ed il collasso dell'intera filiera intermodale i correttivi portati concernevano in particolare nella modifica del periodo di riferimento sulla base del quale calcolare le tonnellate aggiuntive, conteggiando le tonnellate trasportate o i treni effettuati nel quadrimestre compreso fra il 1 febbraio e il 31 maggio 2020 e rapportandoli alle 12 mensilità, e la ridefinizione del minimo richiesto per l'erogazione del contributo in 10 treni all'anno oppure 6.600 tonnellate.

Stante il perdurare della crisi la Giunta, DGR n.404 del 2021, ha **confermato anche per l'anno 2021 i correttivi previsti.** In particolare, i correttivi portati concernevano la conferma, dall'annualità 2021, della modifica del periodo di riferimento sulla base del quale calcolare le tonnellate aggiuntive e la ridefinizione del minimo richiesto per l'erogazione del contributo in 2 treni all'anno oppure 1.100 tonnellate. Inoltre, è stata prevista la possibilità che i destinatari del contributo che non abbiano avviato i servizi nell'anno 2020, possano essere reinseriti in fondo alla graduatoria.

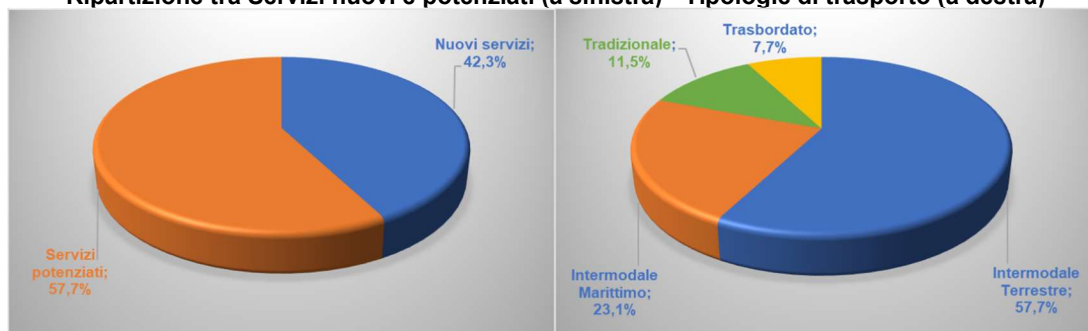
Al fine di consentire un utilizzo più equo ed efficace delle risorse regionali stanziare per le annualità 2021 e 2022 è stata confermata la possibilità che eventuali ulteriori risorse rese disponibili a seguito di comunicazione, da parte dei soggetti beneficiari del contributo, di rinuncia di parte del contributo concesso, pur effettuando il minimo richiesto, potranno essere utilizzate per lo scorrimento della graduatoria dei servizi ammessi a contributo. Quindi, conformemente a quanto previsto, è stato richiesto alle imprese di fornire e/o aggiornare i programmi di esercizio del servizio con le previsioni il più realistico possibile, tenendo conto del calo provocato dall'epidemia, delle tonnellate di merce aggiuntive rispetto al periodo di riferimento previste nel secondo e nel terzo anno di contribuzione.

Sulla base della documentazione inviata dalle imprese si è quindi proceduto a rideterminare la graduatoria dei servizi con DD n. 12078 del 25/06/2021 che, a seguito della rinuncia di una impresa per un servizio, è stata aggiornata con DD n. 13051 del 09/07/2021.

Le risorse disponibili hanno permesso pertanto di assegnare i contributi per le seconda e terza annualità a 26 servizi (14 imprese). Rispetto alla graduatoria precedente sono rientrati 2 servizi precedentemente non incentivati, mentre 3 servizi non sono stati riproposti dalle stesse imprese.

Conseguentemente alla rideterminazione della graduatoria i nuovi servizi attivati con l'incentivazione sono inferiori ai servizi potenziati e la tipologia di trasporto preponderante è costituita dall'intermodale terrestre.

Figura 207
Ripartizione tra Servizi nuovi e potenziati (a sinistra) - Tipologie di trasporto (a destra)



Nel corso della seconda annualità 6 servizi non hanno ottenuto contributi non riuscendo a raggiungere i minimi previsti dalla DGR n.404 del 2021 (di cui 1 con O/D Ravenna), inoltre 2 Imprese su 14 non hanno ottenuto nulla (14,3%).

Sono stati effettuati, nell'ambito dei servizi che hanno ottenuto contributo, 4.074 treni che hanno trasportato complessivamente 2.408.263,41 tonnellate di merce, delle quali 1.087.276,36 aggiuntive e ne risultano incentivate 863.062,27.

Segue la tabella riassuntiva delle caratteristiche di ciascun servizio destinatario di contributo nell'ambito della seconda annualità.

Tabella 113
L.R. 30/2019 – Servizi ferroviari ammessi a contributo II anno

Impresa	Servizio	Contributo assegnato II° anno	Treni II° anno	Tonnellate Totali trasportate II° anno	Tonnellate aggiuntive incentivate II° anno	Contributo erogato II° anno (95%)
PORTO INTERMODALE RAVENNA SPA SAPIR	Ravenna - Dinazzano	€ 35.662,20	500	336.207,82	42.455,00	€ 33.879,09
TERMINAL NORD SPA	Ravenna - Dinazzano	€ 16.800,00	502	327.057,84	20.000,00	€ 15.960,00
HANNIBAL SPA	Melzo - Ravenna	€ 62.553,05	/	/	/	/
	Dinazzano - La Spezia		/	/	/	
LOGTAINER SRL	Rubiera – Parma - Livorno	€ 150.000,00	302	262.438,00	62.616,00	€ 142.500,00
	Livorno– Parma - Rubiera		300	84.258,00	27.772,00	
	Rubiera - Vado		148	130.398,00	80.000,00	
	Vado - Rubiera		146	46.260,00	45.000,00	
SPINELLI SRL	Dinazzano – La Spezia	€ 33.663,67	/	/	/	€10.015,78
	Dinazzano – Livorno		/	/	/	
	Dinazzano – Genova Sampierdarena		156	57.083,00	14.076,00	
RCL SRL	Ravenna – S.Stino Di Livenza	€ 45.360,00	66	84.444,00	54.000,00	43.092,00
LOTRAS SRL	Bari – Villa Selva	€ 62.412,42	30	18.883,67		€ 58.889,44
	Villa Selva – Bari		30	27.100,97		
	Villa Selva – Hall (A)		18	714,48		
	Hall (A) - Villa Selva		/	/		
	Villa Selva – Villach (A)		74	57.184,53	56.000,00	
BENEVENTI SRL	Piacenza – Dinazzano	€ 93.180,36	262	111.463,32	111.463,32	€ 78.570,49

Impresa	Servizio	Contributo assegnato II° anno	Treni II° anno	Tonnellate Totali trasportate II° anno	Tonnellate aggiuntive incentivate II° anno	Contributo erogato II° anno (95%)
GTS SPA	Bari – Bologna - Padova	€ 150.000,00	282	112.240,70	7.273,70	€ 54.661,86
	Parma – Luino (Basilea) – Ulm (D)		251	128.709,30	128.709,30	
FEREST RAIL SRL	Lazarevac Sadec (SRB) - Ravenna	€ 50.008,00	6	9.261,26	9.261,26	€ 17.171,453
	Ungheria (varie località - S.Giovanni in Persiceto)		20	32.127,15	16.114,34	
ITALTRADE SRL	Modena - Catania	€ 4.984,00	89	24.101,10	7654,10	€ 4.303,58
LUGO TERMINAL SPA	Castelguelfo – Giovinazzo	€ 27.541,92	/	/	/	/
CODOGNOTTO SPA	Piacenza – Gliwice (PL)	€ 150.000,00	645	315.920,06	123.909,77	€ 98.821,43
GL&T CARGO SRL	Ravenna - Dinazzano	€ 41.580,00	31	24.153,00	24.153,00	€ 19.274,09
Totale		€ 923.745,62	4.074	2.408.263,41	863.062,27	€ 577.139,21

Per ciascun richiedente, è possibile liquidare al massimo il 95% del contributo richiesto per ogni annualità, mentre il restante 5% verrà liquidato dopo due anni rispetto al termine del periodo di incentivazione e solo se i servizi stessi saranno mantenuti, in questi due anni, almeno ai livelli minimi previsti dalla legge.

A seguito delle citate delibere dei correttivi, per i servizi ammessi a contributo, si è consentita la conclusione del servizio, su richiesta motivata, entro il 30 aprile 2022 in aggiunta al servizio da effettuare nel 2022, della quota parte del servizio non reso nell' anno 2021, fermo restando l'effettuazione nello stesso anno almeno dei minimi richiesti

La rendicontazione e la relativa richiesta di contributo sono pervenute, come previsto dal bando, entro febbraio 2022, tranne per 4 servizi per cui le imprese si sono avvalse della possibilità di concludere entro il 30 aprile 2022 e che sono correttamente pervenute entro la fine di maggio 2021.

Le tonnellate aggiuntive trasportate ed incentivate nella seconda annualità, a fronte della previsione di 1.311.338,00 indicata in fase di ridefinizione della graduatoria, sono state 863.062,27, corrispondenti a € 607.514,95 pari al 65.8% del contributo assegnato per il secondo anno.

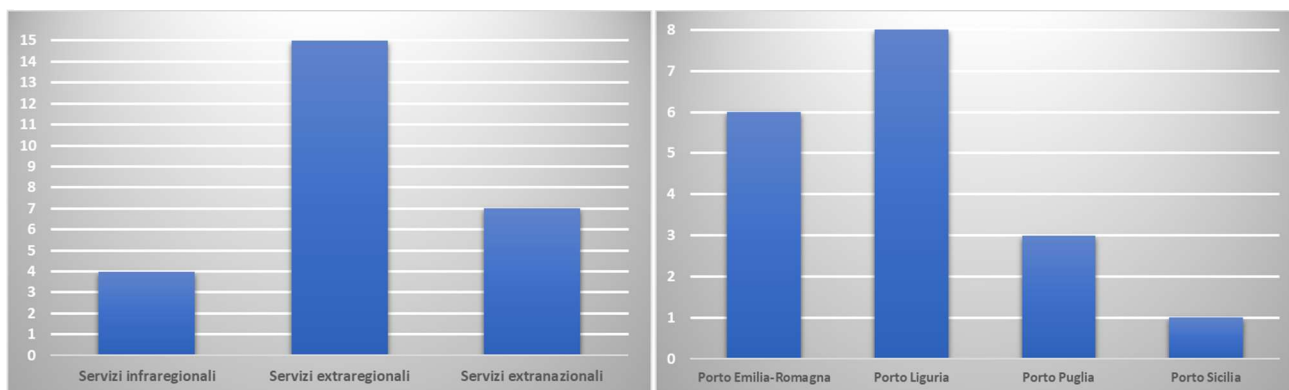
Per quanto detto sopra, poiché per ogni servizio viene trattenuto il 5% del contributo annuale, il massimo importo liquidato nella seconda annualità, su tutti i servizi, è stato pari a € 577.139,21.

Occorre tenere presente la forte perturbazione causata dalla emergenza sanitaria da COVID-19, ancora in corso, sui mercati nazionali ed internazionali, ed i suoi pesanti risvolti sulla filiera intermodale oggetto di incentivazione della legge LR 30/2019, nonché della ulteriore progressione della crisi economica a causa del conflitto scaturito dall'aggressione militare russa contro la Repubblica Ucraina.

I servizi attivi nell'ambito della L.R. 30/2019, si confermano prevalentemente vocati al trasporto extraregionale (22 su 26), ed è interessante notare come la maggioranza dei servizi (15 su 26)

abbiano come origine o destinazione un porto ed in particolare i servizi uniscano un polo intermodale regionale con un porto tirrenico (Genova, La Spezia o Livorno), a conferma dell'importanza di queste relazioni, soprattutto per quello che riguarda l'export di prodotti finiti aventi origine nel comprensorio industriale dell'Emilia centrale.

Figura 208
Principali destinazioni

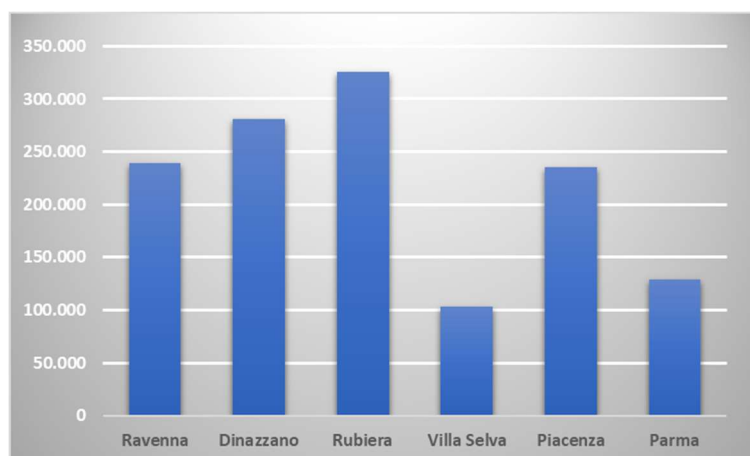


Le tonnellate*km che hanno percepito l'incentivo corrispondono al 37.8% del totale delle tonnellate*km effettuate dai servizi nell'ambito dei 120 km finanziabili in regione, inoltre corrispondono al 87.2% delle tonnellate*km aggiuntive realizzate.

Analizzando congiuntamente le Figg.2-3 si può notare come le tonnellate aggiuntive movimentate dai nodi intermodali regionali siano incrementate, rispetto al 2020, di 1/3 risultando così in linea con i dati nazionale del settore logistico che, seppur duramente colpito dall'impatto della pandemia, ha saputo reagire recuperando i volumi movimentati in quasi tutti i comparti. L'emergenza ha modificato le rotte dei flussi logistici soprattutto internazionali e le imprese si sono adeguate. I dati in Italia rilevano una crescita, in termini di treni-km, del 12% circa nel 2021 rispetto al 2020, l'8% circa 2021 rispetto al 2019 (anno precedente la pandemia).

Figura 209

Tonnellate aggiuntive movimentate dai nodi intermodali regionali³¹



³¹ n.b. i servizi intraregionali hanno origine e destinazione in nodi e quindi le tonnellate sono conteggiate in entrambi i casi

Il forte rimbalzo della produzione industriale italiana nel 2021 (+11,8%) ha portato ad una consistente ripresa degli scambi con l'estero sia in importazione che in esportazione, e conseguentemente una buona ripresa della logistica in tutte le modalità di movimentazione delle merci, con le dovute differenze.

Il prodotto interno lordo ha fatto registrare una crescita del +6,6% non sufficiente a recuperare la forte contrazione dell'anno pandemico (-3% rispetto al 2019) e le componenti che hanno trainato questa ripresa continuano ad essere, ma del resto lo sono da oltre 10 anni, le esportazioni e in misura minore le importazioni.

Assoport, l'Associazione dei porti italiani, informa che le tonnellate complessivamente imbarcate/sbarcate sulle banchine italiane nel 2021, è pari a 481,5 milioni. Un numero che vale un +8,4% sul 2020 (444 milioni di tonnellate), ma soprattutto 'solo' un -1,8% rispetto al 2019, quando le tonnellate movimentate furono 490,3 milioni, segno che per le merci l'effetto Covid è stato apparentemente riassorbito in buona parte.

Tuttavia, analizzando merceologia e geografia dei numeri si nota che rispetto al 2019 le rinfuse liquide (163,8 milioni) e solide (56,8) restano lontane dal pre-pandemia (rispettivamente -10,4% e -4,8%), segno che molti settori produttivi del paese sono lunghi dall'essersi ripresi.

A tener alti i numeri portuali, infatti, sono i container (117 milioni di tonnellate contro 111,3, +5,1% sul 2019) e i ro-ro (123,5 contro 113,2 milioni di tonnellate, +9% sul 2019).

Rimane elevata la dipendenza italiana dal commercio internazionale via mare: un terzo dell'import-export di tutte le Regioni italiane avviene via nave per un valore di oltre 206 mld di euro, con una crescita dell'8,4% del traffico merci rispetto al 2020.

Nel 2021 vi è stato il record storico per il traffico del porto di Ravenna con oltre 27mila tonnellate movimentate nel 2021, in crescita del 20,8% (4,7 milioni di tonnellate in più) rispetto al 2020 e del 3,1% rispetto ai livelli del 2019.

Il Porto di Ravenna nel 2021 ha superato i 9.000 treni movimentati (9.022, per l'esattezza), in crescita del 21,4% rispetto al 2020 (7.434 treni) e del 28,3% rispetto al 2019 (7.032 treni), superando i volumi prima della crisi pandemica da COVID-19 sia in termini di tonnellate che di numero dei carri.

Nel comprensorio portuale di Ravenna, che conta oggi 35 km totali di binari e 10 società raccordate alla ferrovia, sono state trasportate, infatti, via treno 3.931.486 tonnellate di merce, in crescita del 26,4% rispetto al 2021 e del 10,2% rispetto al 2019, prima della pandemia: la maggioranza dei prodotti sono siderurgici (2.325.637 tonnellate), seguiti dagli inerti (574.626 tonnellate) e dai cereali-sfarinati (568.098 tonnellate).

L'incidenza del traffico ferroviario sul traffico marittimo è cresciuta, così, dal 13,6% del 2019 al 14,5% nel 2021.

Tra le principali ragioni delle buone performance ferroviarie in regione, in particolare di quello intermodale, vi sono gli incentivi al Cargo Ferroviario introdotti da tempo sia a livello nazionale che della nostra Regione per avviare e sostenere la ripresa del settore anche nel breve periodo, che combinandosi alle azioni nazionali, sia di sostegno alle imprese ferroviarie (sconto traccia), sia di sostegno al mercato attraverso gli incentivi quali il Ferrobonus (nazionale e regionale), hanno consentito la continuità nei servizi merci.

Inoltre, da riscontri ottenuti in più occasioni dagli operatori del trasporto, si può affermare che, senza l'introduzione del sistema di incentivazione regionale, la crisi avrebbe potuto colpire ancora più duramente le imprese mettere e mettere più a rischio la tenuta del sistema del trasporto merci ferroviario regionale (nodi e operatori), limitandone le capacità di sopravvivenza e di ripresa.

Per quanto riguarda i benefici ambientali complessivi si rimanda alla relazione del bilancio ambientale allegata, dalla quale emerge, in sintesi, come il bilancio sia stato ancora condizionato

dalla emergenza sanitaria non permettendo il raggiungimento delle previsioni iniziali in termini di tonnellate aggiuntive trasportate - 863.062,27 incentivate (su 1.087.276,36 aggiuntive realizzate) contro le 1.311.338,00 circa previste in fase di aggiornamento della graduatoria - e quindi di mezzi pesanti sottratti alla strada - 30.824 contro 46.833 circa previsti, pari al 24% di più rispetto al 2020 - e di riduzione delle relative emissioni.

■ CRITICITÀ

La principale criticità evidenziatasi continua ad essere legata alla situazione pandemica che anche nel 2021 ha influenzato in vario modo il settore del trasporto e la logistica con alcune differenze.

La domanda di logistica e di trasporto merci è una domanda derivata: la ripresa della produzione industriale e della manifattura, dopo la contrazione dell'anno precedente, ha portato a ridisegnare logiche e flussi delle merci sviluppando anche diverse catene di fornitura.

L'andamento dei 26 servizi incentivati ne rappresenta la fotografia, 6 servizi (23% del totale) non hanno raggiunto il minimo necessario per godere dell'incentivo e 9 servizi (35%) hanno realizzato meno del previsto, di contro ben 11 servizi (42%) hanno realizzato più tonnellate.

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 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 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. Il programma di attività 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.

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 2019, 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 2019 risultano tutti completati ad esclusione di Forlì che è ancora in corso di completamento grazie ad una integrazione finanziata dal Ministero.

I singoli Comuni, negli anni, hanno adottato soluzioni tra loro disomogenee, in particolare per le regole di accesso al centro urbano, 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.

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. Il

portale svolgerà funzione 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, con la attiva partecipazione di Lepida, si è dato avvio alla prima fase tecnico/informativa. Nel 2019 i Comuni della Regione che hanno manifestato interesse (Bologna, Faenza, Ferrara, Imola, Piacenza, Ravenna, Reggio Emilia) hanno avviato le attività per una sperimentazione pilota per la realizzazione del portale, attivando uno scambio di dati con Lepida Spa per le informazioni tecniche dei sistemi di Back Office esistenti al fine della definizione delle interfacce di integrazione per la progettazione e realizzazione del sistema.

Lo sviluppo del portale segue le seguenti fasi:

- **FASE 1:** progettazione funzionale e tecnica di un portale informativo omogeneo e la relativa messa in produzione. Tale portale permetterà agli utenti di verificare le condizioni di rilascio permesso in ogni Comune della Regione, aderente al progetto di armonizzazione delle ZTL (portale con funzione unicamente informativa);
- **FASE 2:** aggiornamento della progettazione funzionale e tecnica per rendere il portale funzionale alla richiesta e al rilascio dei permessi di accesso e sosta in ZTL, per veicoli adibiti al trasporto merci, attraverso l'integrazione con i sistemi di back end degli Enti e la definizione del modello di gestione;
- **FASE 3:** realizzazione dell'evoluzione del portale e la relativa messa in esercizio con un periodo di sperimentazione e monitoraggio.

La prima fase si è conclusa a fine 2020 con la redazione di un documento contenente le specifiche tecniche richieste dal nuovo portale e una prima versione della sua architettura. Contemporaneamente la Regione ha avviato una fase di confronto con gli enti locali coinvolti nel progetto, al fine di armonizzare le regole per il rilascio dei permessi e per l'accesso dei mezzi adibiti al trasporto merci nelle ZTL. L'obiettivo di questo percorso non è solo quello di digitalizzare e procedure, ma anche di semplificare e uniformare le regole in modo da favorire le attività di trasporto che operano su tutto il territorio regionale.

A fine 2020 è stato sottoscritto il Protocollo d'Intesa per lo sviluppo del portale regionale ai fini dell'armonizzazione delle regole di rilascio permessi e accesso dei mezzi adibiti al trasporto merci nelle ZTL.

Nel corso del 2021 è stata completata la prima fase del progetto che ha portato all'implementazione, in ambiente test, del portale informativo regionale. Parallelamente sono proseguite le attività di confronto con le amministrazioni comunali coinvolte con Lepida e con altri soggetti coinvolti (ACI), al fine di individuare le caratteristiche tecnico-funzionali del nuovo portale e le modalità più efficaci per favorire l'interoperabilità tra il portale regionale e i gestionali in uso presso i singoli comuni. L'obiettivo del progetto non è infatti quello di sostituire i sistemi attualmente in uso presso i singoli comuni per il rilascio dei permessi ZTL, ma quello di creare un'interfaccia unitario che permetta ai cittadini ed alle imprese di collegarsi e poter gestire tutte le fasi di vita del permesso (richiesta autorizzazione, modifiche, visualizzazione storico richieste ecc...), integrandosi con i sistemi in uso in ogni città.

Parallelamente con DGR 1000 del 10/06/2022 la Giunta Regionale ha approvato il nuovo Schema di Protocollo d'Intesa per lo sviluppo del portale regionale, che riprende i contenuti del precedente, ma ne aggiorna l'orizzonte temporale. Attualmente si è in attesa della sottoscrizione del documento da parte dei comuni che si sono mostrati interessati a continuare il progetto di collaborazione (Bologna, Faenza, Imola, Piacenza, Reggio Emilia, Ravenna e Rimini). Nel nuovo Protocollo sono

state unificate le fasi 2 e 3 (data di conclusione prevista 31.12.2022); una volta completata la fase di implementazione del portale, si coinvolgerà un comune capofila per avviare la fase di test.

9.5.1 Investimenti per la logistica urbana

Le risorse stanziati 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 2018, a **3.831.998,46 euro**. Nel 2019 e nel 2020 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**.

Programma regionale degli interventi di logistica urbana (in euro)

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