Capitolo 10

La logistica, il trasporto merci e il Porto di Ravenna

10 Monitoraggio del settore

All'interno di questo capitolo vengono ripresentante alcune informazioni statiche, utili ai fini di un inquadramento sul settore del trasporto merci e della logistica, oltre che una serie di aggiornamenti e informazioni su nuovi progetti e attività regionali in questo ambito specifico.

10.1 PREMESSA

In questo capitolo vengono presentati i temi che maggiormente 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 e 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 Emilia-Romagna ha attivato interventi molto importanti, tra cui una nuova legge di incentivazione per il traffico merci su ferrovia (L.R. 15/09).

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, con la presentazione di un'indagine effettuata sui mezzi che percorrono la via Emilia e 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 parlare di trasporto delle merci occorre fare riferimento anche alle condizioni dell'economia regionale, che si riflette direttamente sull'andamento dello scambio dei beni e sul loro trasporto. Un tema ricorrente è quindi quello del recupero dalla crisi economica che si è protratta per tutto il 2009 e che ha determinato una contrazione in tutti i settori.

Le principali tematiche sul trasporto delle merci nella regione sono inoltre caratterizzate dai 3 tipi di contesto in cui si effettua, cioè le aree urbane, le aree extraurbane e produttive e le medie e lunghe distanze. In questi 3 contesti le caratteristiche e le problematiche sono molto diverse e debbono essere trattati con politiche differenziate e rivolte a diversi interlocutori.

Tutti 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. In seguito a queste esigenze è nato l'Osservatorio della Regione Emilia-Romagna sulle merci e l'autotrasporto. Ed è anche per questo motivo che il monitoraggio del settore presenta ogni anno temi o aspetti diversi approfonditi nel corso dell'attività dell'anno di riferimento.

Per inquadrare il contesto economico generale nell'ambito del quale si misura il trasporto merci regionale, si può affermare che dopo quasi due anni di indicatori negativi i dati del traffico merci dell'intero 2010 confermano la ripresa economica mondiale, seppure a ritmi più contenuti nel secondo semestre rispetto al primo (dati Confetra). Riparte lentamente il trasporto su gomma, in significativa ripresa il trasporto marittimo, molto sostenuta la crescita del traffico aereo. Continua invece a calare il trasporto merci su ferrovia. I dati del fatturato mostrano un andamento più elastico di quelli del traffico: il fatturato unitario continua a calare nel trasporto su strada, resta sostanzialmente stazionario in quello su ferro, mentre cresce in quello marittimo e aereo.

Il Fondo Monetario Internazionale ha stimato un incremento del PIL dell'1,7% rispetto al 2009, contro una crescita del 3,7% stimata per le economie europee emergenti. I divari di crescita si sono ampliati anche tra i maggiori Paesi dell'Euro-zona: in Germania l'incremento del PIL è stato molto più deciso (3,7%) rispetto alla Francia (1,6%) e all'Italia (1,1%), grazie alla maggiore capacità delle imprese tedesche di affermarsi nei mercati più dinamici.

Per quanto riguarda i costi del trasporto stradale, il prezzo del gasolio per autotrazione ha fatto registrare una continua crescita a partire dall'inizio del 2009, si è assestato intorno ai 1.200 € per 1.000 litri durante i mesi estivi e ha ricominciato a crescere alla fine del secondo semestre.

10.2 IL PORTO DI RAVENNA

Il Porto di Ravenna, che penetra all'interno della città sviluppandosi per oltre 11 km di lunghezza, 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 45% del traffico portuale.

E' un porto canale con 25 terminal privati, 16 km di banchine operative e fondali da -10,50 m., che, nella zona fino a largo Trattaroli, arrivano già a -11,50 m. La capacità complessiva dei magazzini è di 2.800.000 m², per i piazzali è di 1.400.000 m² e relativamente a serbatoi/silos è di 1.000.000 mc.

Il Porto di Ravenna è oggi uno scalo consolidato, gestito dall'**Autorità Portuale di Ravenna**, ed è sede di numerose imprese di servizi al porto e alla navigazione, tra le quali imprese terminaliste portuali private (ad esempio l'operatore multinazionale Contship Italia e Setramar), una delle quali a partecipazione pubblica (SAPIR).

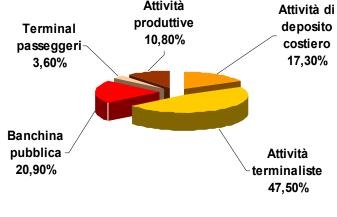
Sono questi i principali fornitori di servizi di natura logistica (movimentazione, stoccaggio, vagliatura e piccole lavorazioni), per quanto sia loro appannaggio solo il 47,5% delle aree di banchina del porto canale.

Nell'area prettamente portuale sono infatti presenti, a testimoniare l'origine industriale dello scalo, **stabilimenti produttivi** (imprese quali Marcegaglia, Hydro Agri, Polimeri Europa, Eridania, Fassa, Enichem) 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.

Figura 292

Destinazione delle aree di water-front del Porto di Ravenna
(Ripartizione %, 100 = 12.206 ml di banchina)

Attività Attività di deposito costiero 10,80%
17,30%



Fonte: elaborazione Nomisma dati A.P. Ravenna.



Figura 293
Localizzazione degli operatori logistici del Porto di Ravenna

Fonte: Porto di Ravenna.

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**. La connessione con la rete autostradale (A14 e tramite questa con la A1 e la A22) assicura trasferimenti da e per le regioni settentrionali, i paesi transalpini e l'Europa Centro-Settentrionale. Il collegamento con Roma e il Sud è assicurato, oltre che dalla A14, dalla E45. A14 ed E45/E55 contribuiscono allo sviluppo della rete transeuropea di trasporto (Corridoio 1 e Corridoio 6) e concorrono ai progetti del Corridoio Adriatico e delle Autostrade del Mare.

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 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 (costituta 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 bypass di Ferrara (quasi completato) e tra quelle stradali la E55. Le opere infrastrutturali stradali e ferroviarie attivate e programmate dalla Regione sono anche finalizzate alla limitazione degli impatti che questo sviluppo di traffici può comportare. Il nuovo scalo merci già attivato e la

realizzazione del nuovo terminal containers porteranno un forte incremento di treni merci, che vedrà il potenziamento delle linee ferroviarie in destra e in sinistra (lavori già terminati) del canale Candiano. Per lo snellimento dei flussi è stata prevista la soppressione delle interferenze tra la strada e la ferrovia nella zona urbana, in accordo con il Comune di Ravenna e RFI SpA.

Il **Piano Regolatore Portuale** vigente (approvato nel 1989 con variante del 2001 ed ultima variante che si configura come un vero e proprio nuovo Piano approvata a 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 relazione al Porto di Ravenna, in parte realizzati o in corso di attuazione, in parte progettati, nonché di alcuni interventi strategici per lo sviluppo del Porto.

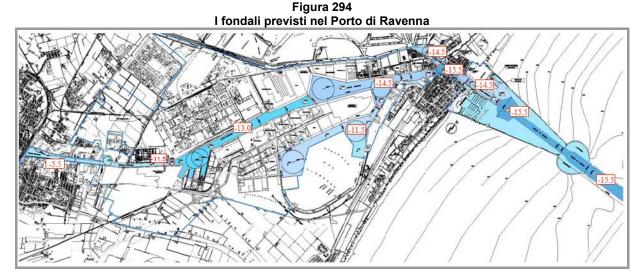
In particolare il nuovo piano approvato nel 2010 prevede la canaletta a mare a -15,50, i fondali a -14,50 fino a Largo Trattaroli, i fondali a -13 fino a bacino S. Vitale, la previsione attracco crociere e mezzi militari avamposto di Porto Corsini e l'adeguamento banchine e nuovi fondali, la previsione 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.

Sono attualmente ancora in corso le procedure di VIA presso il Ministero dell'Ambiente relative alle singole opere e si confida di arrivare alla conclusione delle procedure entro l'estate 2011.

Lo **stato di attuazione** è il seguente: sono stati raggiunti fondali a -10,50 sino a S. Vitale e a -1,50 fino a largo Trattaroli, realizzate nuove banchine, progettate le opere a mare a Porto Corsini e il Piano Particolareggiato di Porto Corsini, l'escavo del Canale Piombone, il risanamento della Pialassa Poimbone e altri interventi accessori; sono in corso di realizzazione le opere del Porto turistico di Marinara.

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

- è stato affidato e concluso lo studio di fattibilità per l'approfondimento dei fondali a -14,50 e per il nuovo terminal container;
- nel gennaio 2006 è stata sottoscritta la dichiarazione di intenti tra Autorità Portuale, Comune, Provincia, Camera di Commercio e Regione Emilia-Romagna per la realizzazione dell'escavo e del terminal container;
- è stata predisposta la bozza di accordo di programma sul suddetto tema tra Autorità Portuale, Comune, Provincia, Camera di Commercio, Regione Emilia-Romagna e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.



Fonte: Autorità Portuale di Ravenna.

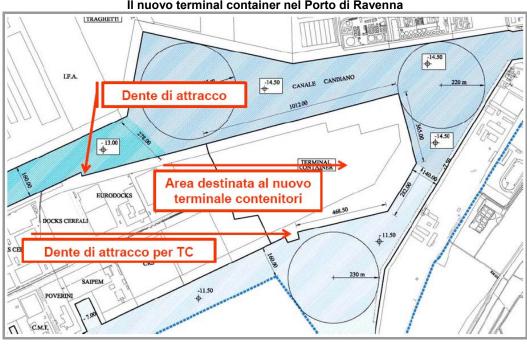


Figura 295
Il nuovo terminal container nel Porto di Ravenna

Fonte: Autorità Portuale di Ravenna.

Tra gli interventi previsti nel nuovo PRP, nel corso del 2010 ha avuto un notevole slancio l'attuazione del progetto della "Cittadella della Nautica e dell'innovazione", che interessa una superficie complessiva di circa 88 ettari all'interno del comparto AGIP e realizza la riconversione produttiva dell'ex petrolchimico AGIP, sviluppato dall'Autorità Portuale di Ravenna su mandato delle Istituzioni locali (Provincia di Ravenna, Comune di Ravenna, CCIAA della Provincia di Ravenna), di concerto con le Associazioni economiche e di categoria, che rappresenta un'opportunità per il territorio e l'economia della regione Emilia-Romagna. Questo intervento nasce dall'esigenza forte di realizzare un sistema integrato per la nautica da diporto, con sbocco nel Porto dell'Emilia-Romagna a Ravenna, che valorizzi appieno le potenzialità del distretto nautico di Forlì-Cesena-Ravenna esaltando le relazioni di filiera Porto di Ravenna-Aeroporto di Forlì - Distretto nautico - Sistema turistico ed attivando proprio quelle leve di successo di cui è fortemente carente il sistema nautico italiano rispetto al resto d'Europa. Sono attualmente in corso le verifiche da parte di ENI per reperire i finanziamenti necessari a dare inizio ai lavori di bonifica del sito, propedeutici alla realizzazione di tutti gli altri interventi.

Il Porto di Ravenna sta anche cercando, insieme alla Regione, di migliorare le condizioni dei servizi di collegamento alle reti di appoggio dei nodi terrestri e di intervenire sull'informatizzazione delle procedure doganali e sui servizi che rendono rapide e fluide per il cliente le operazioni portuali, con regole e le procedure omogenee in tutti i porti del nord Adriatico.

Riveste grande importanza a questo proposito, l'avvenuto Accordo di collaborazione tra i porti dell'alto Adriatico (Koper, Trieste, Venezia e Ravenna), finalizzato sia alla collaborazione tra gli stessi sia alla definizione di uguali regole e procedure per i controlli e per i servizi doganali e sanitari (NAPA: North Adriatic Ports Agreement). Obiettivi dell'Accordo sono dunque:

- aumentare l'efficienza portuale e la capacità di instradamento delle merci agendo come sistema e permettendo di proporsi quali partners privilegiati nell'offerta di servizi logistici nei mercati balcanici e nell'est Europa;
- sviluppare iniziative comuni indirizzate ai Governi nazionali e ad altri enti pubblici per semplificare e armonizzare regolamenti, tempi e procedure che regolano le operazioni nei porti, incluse le procedure doganali, sanitarie, nonché tutte le altre procedure relative alle navi

- e alle merci coinvolte nel trasporto attraverso i porti, tenendo conto della specifica legislazione internazionale e nazionale relativa ai porti franchi e alle zone franche;
- sviluppare la diversione modale attraverso la promozione di servizi marittimi intramediterranei e lo sviluppo di un piano per connessioni marittime interne tra i porti;
- realizzare un centro comune di promozione della "co-modalità" riconosciuto dalle norme comunitarie, con l'obiettivo di promuovere lo short sea shipping e le Autostrade del Mare, rimuovere gli ostacoli alla diversione modale verso la modalità marittima e stimolare le iniziative per rendere più fluida la catena logistica "da porta a porta".

Per quanto riguarda il trasporto passeggeri, l'Autorità Portuale di Ravenna nel 2009 ha assegnato la gestione del nuovo Terminal Crociere del Porto di Ravenna, in corso di realizzazione, alla cordata costituita da Royal Caribbean, Aeroporto "Guglielmo Marconi" di Bologna, Venezia Terminal Passeggeri e Società Bassani di Venezia; la concessione durerà sino al 2019. Royal Carribean è il secondo gruppo crocieristico mondiale, serve 4 milioni di ospiti ogni anno e opera con 38 navi attraverso 5 marchi (Royal Caribbean International, Celebrity Cruises, Pullmantur, Azamara e CDF Croisieres de France); l'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna è il quinto aeroporto italiano per voli internazionali e serve un bacino di traffico che sfiora i venti milioni di persone; Venezia Terminal Passeggeri, Società che gestisce lo scalo crociere di Venezia, ha movimentato nel 2008 oltre 1,7 milioni di passeggeri e la Società Bassani è uno dei più grandi tour operator italiani, agente generale di alcune tra le maggiori compagnie crocieristiche. L'inaugurazione del primo stralcio funzionale, costituito da due dei quattro accosti previsti e che può ormeggiare navi fino a 350 metri lunghezza con un pescaggio di 10,50 metri, è avvenuto il 24 agosto 2010 con l'ormeggio della nave Azamara Quest e ha consentito, per la rimanente stagione 2010 di sbarcare in porto poco meno di 10.000 crocieristi, mentre le previsioni per il 2011 sono di sbarchi per oltre 150.000 passeggeri.



Figura 296 Il nuovo terminal container nel Porto di Ravenna

Fonte: Autorità Portuale di Ravenna.

Infine un'altra importante azione è legata al riordino del sistema tariffario portuale, al fine di creare agevolazioni al trasporto fluviomarittimo, in quanto nel corso del 2010 sono stati effettuati 39 viaggi pilota, per un trasporto complessivo di 23.000 tonnellate con anche qualche carico di ritorno, tra Ravenna e il porto fluviale di Mantova, per il trasporto via fluviomarittima di coils. 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 24% del totale nazionale ad esclusione dei prodotti petroliferi) ed 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 cereali, sfarinati e fertilizzanti), 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. Risulta meno forte nel settore traghetti Ro-Ro e container, anche se nel 2010 c'è stata una percentuale di crescita dell'ordine del 12,9%, da imputare quasi interamente alla nuova relazione con la Grecia attraverso la linea di cabotaggio Ravenna-Corinto, finanziata dal progetto europeo Marco Polo, che però ha subito una brusca interruzione a giugno 2010 per problemi di sicurezza in Grecia.

10.2.1 Contesto competitivo

Dal 2004 al 2007 si era verificata una forte crescita del trasporto di merci varie in colli, attribuibile in parte al ciclo positivo della siderurgia. I porti che ne hanno beneficiato infatti sono vicini a impianti siderurgici metallurgici o di meccanica pesante. Per lo stesso motivo questi porti (tra cui Ravenna) negli anni successivi, hanno avuto un forte rallentamento dei traffici dovuto alla particolare crisi di questi settori.

La crisi economica, a partire dalla seconda metà del 2008, e per tutto il 2009 ha portato a una contrazione significativa dei volumi movimentati e a un calo di quasi tutti i tipi di traffico portuale.

Tabella 101
Tonnellate trasportate nei principali porti del nord Italia (in milioni)
(Anni 2007-2010)

			,	, _ 00. _ 010,			
P	orti	2007	2008	2009	Var. % tra 2008 e 2009	2010	Var. % tra 2009 e 2010
	Ancona	9.157	9.427	8.773	-6,9	8.520	- 2,9
Ö	Ravenna	26.308	25.896	18.703	-27,8	21.915	+ 17,2
atic	Venezia	30.215	30.248	25.190	-16,7	26.367	+ 4,5
drië	Monfalcone	4.412	4.023	3.204	-20,4	3.087	- 3,6
Ĭ	Trieste	46.116	48.279	44.393	-8,0	22.528 (solo 1° semestre)	+ 6,84 (solo 1° semestre)
_	Genova	57.190	54.218	46.563	-14,1	50.702	+ 6,8
rren	La Spezia	19.416	18.619	14.327	-23,1	17.949	+ 25,3
Ē	Livorno	32.935	34.029	26.766	-21,3	30.298	+ 13,2

Fonte: elaborazioni RER su dati Assoporti e Autorità Portuali.

Il 2010 ha fatto registrare una ripresa del trasporto marittimo rispetto al 2009. Nei principali porti italiani la crescita è stata pari a circa +8,4% delle tonnellate complessive movimentate. La crisi ha determinato però molti assestamenti di rotte, mutando lo scenario dei flussi e dei servizi.

Tabella 102
Traffico container nei principali porti del nord Italia (TEUs)
(Anni 2007-2010)

Р	orti	2007	2008	2009	Var. % tra 2008 e 2009	2010	Var. % tra 2009 e 2010
	Ancona	87.193	92.068	105.503	14,6	110.395	+ 4,6
<u>iā</u>	Ravenna	206.786	214.324	185.022	-13,7	183.041	-1,1
Þ	Venezia	329.512	379.072	369.474	-2,5	393.459	+ 6,5
1	Trieste	265.863	335.943	276.957	-17,6	281.629	+ 1,7
_	Genova	1.855.026	1.766.605	1.533.627	-13,2	1.758.858	+ 14,7
Ţ.	La Spezia	1.187.040	1.246.139	1.046.000	-16,1	1.285.155	+ 22,9
Ę	Livorno	745.557	778.864	592.050	-24,0	635.270	+ 7,3

Fonte: elaborazioni RER su dati Assoporti e Autorità Portuali.

Tutti i porti al servizio del sistema produttivo della Pianura Padana e in particolare dell'Emilia-Romagna (La Spezia, Livorno e Ravenna) hanno avuto nel 2009 un forte calo delle tonnellate complessive movimentate. A Ravenna si è registrato un calo pari al -27,8% di tonnellate movimentate, causato dalla crisi sia del settore metallurgico sia del settore edilizio (commercio di minerali grezzi, materiali da costruzione e ceramiche), che aveva Ravenna come principale punto di importazione di materie prime per tutta la regione. Ravenna ha dimostrato invece una tenuta maggiore nel trasporto container rispetto agli altri porti del nord (Adriatico e Tirreno).

A fine 2010 il bilancio per il porto di Ravenna è di +17,2 % di tonnellate trasportate rispetto al 2009. Il riassestamento dei traffici tra i vari porti ha portato però, all'interno di questa crescita, ad un lieve calo del traffico container a Ravenna, rispetto alla movimentazione delle rinfuse liquide e solide.

La Regione Emilia-Romagna, sia durante la crisi che durante la lieve ripresa del 2010, ha continuato con la politica di valorizzazione e integrazione del sistema dei propri nodi logistici principali, tra i quali emerge Ravenna, finalizzata alla costruzione di una rete strategica di nodi, collegati tra loro con servizi di qualità e frequenza. L'attività nel 2010, oltre alla valorizzazione del ruolo del Porto di Ravenna nel Piano Nazionale della Logistica e nei Core Ports europei, in corso di redazione, è stata finalizzata all'attiva promozione del corridoio di trasporto Baltico-Adriatico (BAC) esteso fino a Bologna e Ravenna.

L'estensione del progetto prioritario 23 (BAC) fino all'Emilia-Romagna sarebbe di fondamentale importanza per il rafforzamento delle relazioni tra Italia ed Europa orientale, e permetterebbe l'integrazione (a BO) con il Progetto Prioritario 1 (Berlino-Palermo) e (a RA) con il Progetto Prioritario 21 (Autostrade del Mare), rafforzando pertanto le relazioni nord-sud e permettendo all'Emilia Romagna e all'Italia di sviluppare il suo ruolo di piattaforma logistica tra Mediterraneo ed Europa continentale.

10.2.2 Evoluzione dei flussi di traffico

Nel 2007 nel Porto di Ravenna sono state movimentate 26.304.507 tonnellate di merci, valore di poco inferiore al massimo registrato nel 2006 pari a 26.770.176 tonnellate, confermando così la propria posizione tra i primi dieci porti italiani per tonnellate di merci movimentate. Nel 2008, ai primi segnali della crisi, il traffico complessivo ha avuto una flessione di circa il -2%. Nel 2009 le tonnellate trasportate si sono fermate a 18.702.876, con un calo pari a -27,78%.

Come si è detto, la crisi è stata generale, infatti nel 2009 i porti del nord Italia hanno registrato un calo medio di traffico merci del 19-20%. Ravenna ha perso più della media a causa del crollo proprio dei settori che maggiormente utilizzavano il porto per il trasporto di "rinfuse solide".



Figura 297 Serie storica dei flussi di traffico merci (t/anno) (Anni 1990 – 2010)

Fonte: elaborazioni RER su dati Autorità Portuale di Ravenna.

Fin dai primi mesi del 2010 si è registrato un andamento leggermente positivo su quasi tutti i settori merceologici e l'anno si è concluso con un bilancio per il porto di Ravenna di +17,2%.

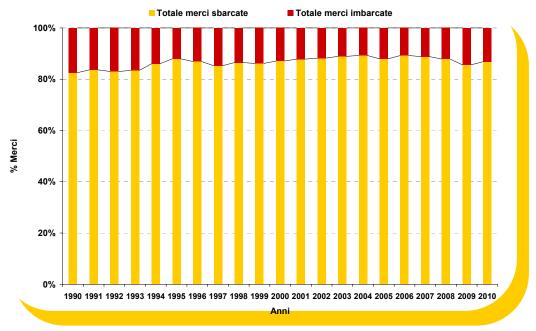
Nell'aprile 2010, in seguito alla conclusione dell'escavo del Canale Candiano a -11,50 m. fino a Largo Trattaroli, è arrivata in porto la prima nave lunga circa 225 m., con pescaggio di 10,50 m., che trasporta circa 49.000 tonnellate di prodotti destinati all'alimentazione animale.

Importanti segnali vengono anche dai nuovi progetti in corso, come il **trasporto fluviomarittimo**, che può dare nuovo impulso alle attività portuali. Ravenna si configura quale testa di ponte per il sistema fluviale padano, che trova il supporto logistico nel tratto Mantova-Cremona nell'area del nord-est. La sperimentazione di trasporto fluviomarittimo è andata molto bene: è stata effettuata da luglio a dicembre 2010, fra gli stabilimenti del Gruppo Marcegaglia di Ravenna e di Mantova e sono state **movimentate circa 23.000 tonnellate** con l'effettuazione di 39 viaggi.

Ravenna nel 2008 ebbe l'unico risultato positivo nazionale nel trasporto ferroviario (oltre a Trieste), con un incremento pari al 20,7% (fonte: Trenitalia). Nel 2010 gli incentivi che la Regione ha messo in campo in questo settore (L.R. 15/09) finanziano il trasporto ferroviario merci con priorità per i collegamenti retro portuali. Si stima che il trasporto ferroviario per e dal Porto di Ravenna non avrà un calo come negli altri porti ma potrà aumentare di circa 700.000 t*anno.

Ravenna si conferma come un porto di sbarco; nel 2010 la merce sbarcata ha rappresentato l'86,8% del totale. Tale quota si è sempre mantenuta negli anni sopra l'80%. Il sistema produttivo emiliano-romagnolo per esportare via mare utilizza infatti gli scali del Tirreno del Nord, soprattutto La Spezia e Livorno; il Porto di Ravenna è utilizzato soprattutto per l'importazione.

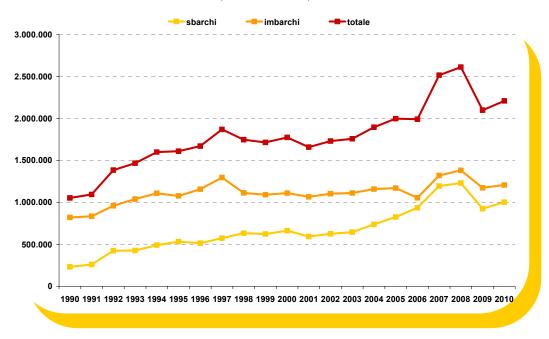
Figura 298
Ripartizione dei flussi tra merci sbarcate e imbarcate (Anni 1990 – 2010)



Fonte: elaborazioni RER su dati Autorità Portuale di Ravenna.

Le sole eccezioni allo sbilanciamento tra imbarchi e sbarchi sono costituite dalle merci varie in container e da quelle su trailer/rotabili, per le quali gli imbarchi superano gli sbarchi.

Figura 299 Merci varie in container (t/anno) (Anni 1990-2010)



Fonte: elaborazioni RER su dati Autorità Portuale di Ravenna.

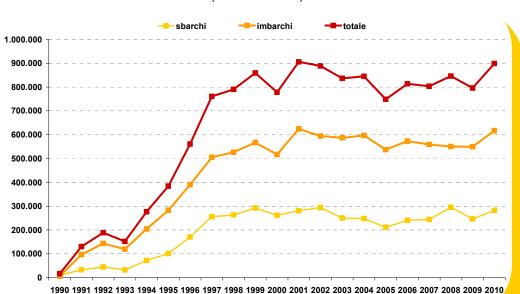


Figura 300 Merci in trailer/rotabili (Anni 1990-2010)

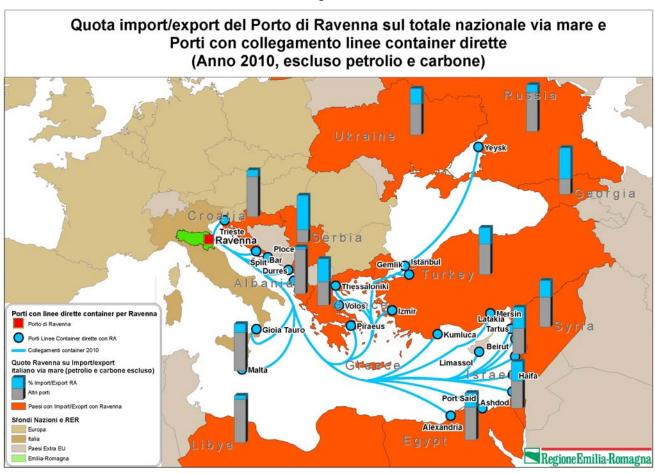
Fonte: elaborazioni RER su dati Autorità Portuale di Ravenna.

Riguardo all'origine delle merci, quasi l'80% ha provenienza extra nazionale, in parte dall'area mediterranea e in parte dal Mar Nero (Ravenna è leader in Italia per gli scambi commerciali con tale area).

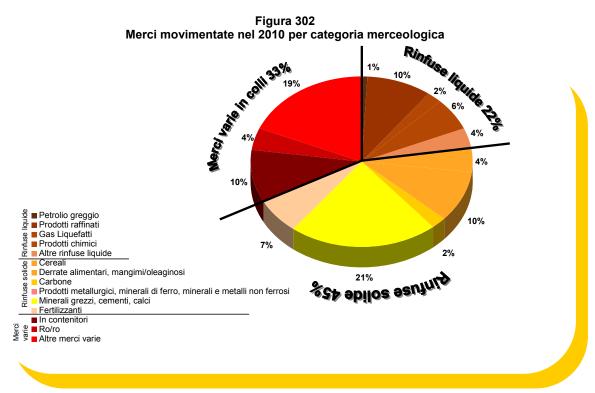
La quota del Porto di Ravenna nel **commercio estero marittimo** italiano nel 2010 rispetto ai traffici tra Italia e Mediterraneo e Mar Nero, è dell'8,4%; se si esclude il traffico di petrolio e carbone la quota sale al 24,5%.

La quota del Porto di Ravenna nel commercio estero marittimo italiano nel 2010 rispetto ai traffici tra Italia e resto del mondo è del 6,8%; se si esclude il traffico di petrolio e carbone la quota sale al 15,1%.

Figura 301



Le categorie merceologiche prevalentemente movimentate nel 2010 sono le rinfuse solide, che costituiscono circa il 45% del traffico portuale. Va sottolineato che le merci varie in colli sono aumentate del 59,3% rispetto al 2009 e sono costituite prevalentemente da prodotti metallurgici.



Per quanto riguarda nello specifico il **traffico Ro Ro**, nel 2010 la percentuale di crescita è del 12,9% ed è da imputare quasi interamente alla nuova relazione con la Grecia: Ravenna-Corinto, finanziata dal progetto europeo Marco Polo. La nuova linea ha avuto un grande successo, ma è stata interrotta a giugno 2010 a causa di un atto di pirateria (sequestro prolungato delle navi e dell'equipaggio) nel porto di Corinto, dovuto in parte alla crisi greca.

La linea di cabotaggio Ravenna-Catania si conferma come una delle principali rotte delle Autostrade del Mare ed è l'unica linea di cabotaggio nazionale in Adriatico: istituita nel 1991, ha raggiunto un elevato coefficiente di riempimento e rimane costante. Il servizio si svolge con regolarità e dà benefici ambientali a scala nazionale, togliendo quasi 40.000 TIR all'anno dalle strade italiane. Nonostante ci siano tutti i requisiti per l'attivazione di una terza nave, a causa della crisi della società "Tirrenia", non è stato possibile attivarla.

Infine per quanto riguarda il **traffico container**, la Porto di Ravenna ha avuto un calo pari a -1,1%, a fronte di una media dei porti del nord Italia pari a +7%. Il rafforzamento della specializzazione nel trasporto rinfuse e merci varie in colli giustifica questo calo.

10.3 IL TRASPORTO MERCI IN EMILIA-ROMAGNA

10.3.1 L'Osservatorio della Regione Emilia-Romagna sulle merci e l'autotrasporto

Nell'ambito delle attività per la redazione del Quadro Conoscitivo e del Documento Preliminare del nuovo PRIT 2010-2020, nel 2009 la Regione ha deciso di costituire un Osservatorio sulle merci e sull'autotrasporto. Le ragioni che hanno determinato la costituzione dell'Osservatorio regionale sono le seguenti:

- 1) esigenza di informazioni più complete e tempestive per avere un quadro informativo affidabile e completo sui flussi di trasporto merci. I dati disponibili provenienti da fonti ufficiali, come l'ISTAT, infatti, oltre a fornire dati molto arretrati, si basano su metodologie standard che mal si adattano alle specificità dei trasporti locali; mancano inoltre dati sia sul tonnellaggio movimentato, sia sulle origini/destinazioni delle merci, soprattutto per i flussi che prevedono passaggi intermedi su varie piattaforme. Inoltre avere dati affidabili aggiornati periodicamente, metterebbe in grado di costruire quella base informativa necessaria per programmare interventi di medio e lungo periodo e di ricevere feed-back sull'evolvere delle iniziative intraprese, accertando con tempestività eventuali scostamenti rispetto agli obiettivi;
- 2) fase "straordinaria" di trasformazione dell'offerta intermodale, infatti in questi anni stanno arrivando a conclusione alcune realizzazioni infrastrutturali programmate da tempo (chiusura piccoli nodi, espansione di nodi strategici, apertura nuovi nodi) che incideranno sullo scenario del trasporto ferroviario modificandone l'assetto. Inoltre in pochi anni si è passati dall'avere un'unica impresa ferroviaria a ben 24 certificate a livello nazionale.

E' necessario quindi che l'Osservatorio diventi un luogo di lavoro, partecipato attivamente da tutti gli attori regionali del settore: gestori di nodi, operatori logistici e Autorità Portuale di Ravenna, al fine di concretizzare la "**Piattaforma intermodale regionale**", accompagnare e monitorare le politiche del nuovo PRIT 2010-2020, condividendo informazioni e analisi allo scopo di delineare percorsi di crescita competitiva nell'ambito di una visione strategica regionale.

L'Osservatorio produrrà dei **rapporti biennali** curati congiuntamente dall'Assessorato ai Trasporti della Regione Emilia-Romagna, RFI, FER e ITL, che conterranno contributi originali sia su aspetti quantitativi (analisi dati) da aggiornare nel tempo, sia qualitativi (analisi sul campo) sugli aspetti ritenuti rilevanti.

10.4 IL TRASPORTO MERCI SU STRADA E L'AUTOTRASPORTO

10.4.1 Il trasporto merci su strada in Emilia-Romagna

Nel 2005 la quantità di merci che si è mossa sul territorio dell'Emilia-Romagna ha raggiunto complessivamente un valore di poco inferiore ai **350 milioni di tonnellate**. Il dato è sottostimato, poiché ISTAT non tiene conto della movimentazione stradale generata dai veicoli non immatricolati in Italia (quindi degli operatori esteri), né di quelli con carico inferiore ai 35 quintali.

Tabella 103
Mobilità complessiva merci in Emilia-Romagna (tonnellate)
(Anno 2005)

	(Aiiii0 2003)	
	Origine o destinazione in E-R	132.168.698
Otro do	Flussi intraregionali	119.672.526
Strada	Attraversamento	70.053.216
	Totale strada	321.894.440
	Arrivi e partenze	14.096.214
Ferrovia	Attraversamento	6.751.000
	Totale ferrovia	20.847.214
TOTALE (strada	342.741.654	

Fonte: elaborazioni ITL su dati ISTAT.

Le merci movimentate su strada in Emilia-Romagna nel 2005 sono state circa 322 milioni di tonnellate (circa il 12% del traffico stradale merci in Italia), con un incremento, negli anni, molto superiore al tasso di crescita della ricchezza prodotta: con un'evidente perdita di efficienza del sistema trasportistico, su cui vengono "esternalizzate" le modifiche al ciclo produttivo.

Il volume complessivo di traffico si divide abbastanza equamente tra interregionale (vale a dire nazionale con origine o destinazione all'interno dell'Emilia-Romagna, 40%) e infraregionale (entrambe interne, 37%), mentre l'attraversamento (ovvero traffico con origine e destinazione in altre regioni italiane ma in transito nella rete viaria regionale) rappresenta il 22%, con una crescita dal 2000 al 2005 del 45%. Sul totale gli scambi con l'estero rappresentano circa il 3%.

Il traffico infraregionale ha un carattere prevalentemente locale, con il **70% delle merci che percorre una distanza inferiore ai 50 km**. Ciò è collegato alla frammentazione della domanda e dell'offerta.

Il traffico di attraversamento camionistico subìto dalla Regione si attesta intorno al 30% dei traffici stradali con origine e/o destinazione in regione. Risulta quindi pesante l'impatto dei fattori inquinanti che si ribaltano sul territorio regionale in seguito al traffico di attraversamento determinato da decisioni sovra regionali.

Le più recenti rilevazioni ISTAT, al 2006 e 2007, sono svolte attraverso l'utilizzo di criteri metodologici revisionati rispetto alle indagini precedenti e non è purtroppo possibile la comparazione tra gli ultimi dati disponibili e quelli antecedenti. L'unico elemento che si nota è la forte crescita tra il 2006 e il 2007 del traffico intraregionale; il 2007 infatti è stato l'ultimo anno in cui si è registrata una discreta crescita economica e di conseguenza anche dei traffici tra imprese legati ai cicli produttivi.

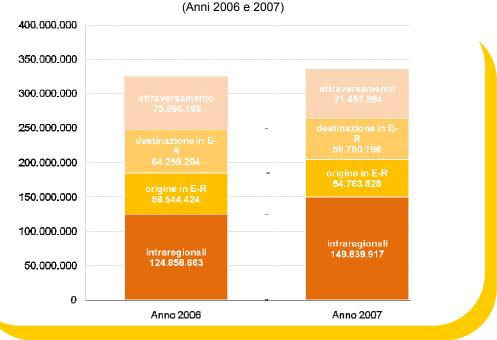


Figura 303

Tonnellate stradali totali: merci trasportate sulle strade emiliano-romagnole per tipo di flusso, incluso traffico di attraversamento

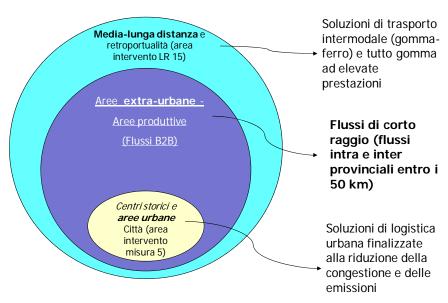
L'analisi delle modalità di trasferimento delle merci implica una valutazione puntuale delle caratteristiche del prodotto, delle tecnologie, dei sistemi di trasporto e della struttura organizzativa delle filiere produttive e distributive coinvolte e delle componenti di mercato. La distanza geografica dei mercati di approvvigionamento e di sbocco rappresenta una delle variabili salienti in quanto determina il costo del trasporto e la scelta modale.

Se il trasporto ferroviario risulta essere vantaggioso nei casi di distanze medio-lunghe e basse densità di valore (a cui possono aggiungersi casi di breve distanza ad alta frequenza e servizi retroportuali), il trasporto sulle brevi e medie distanze è invece appannaggio quasi esclusivo della modalità stradale. Tuttavia a tutt'oggi anche sulle lunghe distanze il trasporto su gomma risulta privilegiato e presenta costi e prestazioni logistiche di livello soddisfacente. Molti traffici di lungo raggio su collegamenti nazionali e internazionali avvengono infatti su strada e sono per la nostra regione un mero attraversamento, cioè solo un costo sociale.

Il traffico stradale su brevi e medie distanze presenta invece caratteristiche profondamente diverse a seconda del fatto che il ciclo di raccolta e distribuzione avvenga o meno all'interno di un contesto urbano. In quest'ultimo caso i vincoli previsti dalle Amministrazioni comunali alla circolazione del traffico, così come le politiche delle Amministrazioni locali in termini di city logistics, impattano in modo determinante sulle scelte degli operatori del trasporto specializzati.

I trasporti extra-urbani sulle brevi distanze, diversamente da quelli dentro le aree urbane, risultano essere da un lato quantitativamente più consistenti, dall'altro qualitativamente più difficilmente gestibili in modo ottimizzato. Proprio su questi flussi di **corto raggio** si concentrano i traffici gestiti in "**conto proprio**" connotato 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.

Figura 304 Schema concettuale e ambito di riferimento



L'indagine sulla **SS9 - Via Emilia** del 2010⁷¹ e un'indagine di ITL nella provincia di Ravenna, confermano che sul corto raggio le prestazioni di trasporto in termini di saturazione dei mezzi, sono particolarmente critiche, facendo emerge una correlazione positiva tra distanza e coefficiente di carico.

Una ricerca svolta da ITL nel 2009 su 84 micro e piccole imprese, localizzate all'interno di 3 importanti aree produttive bolognesi, conferma ancora una volta che quasi il 60% dei flussi si concentrano sulle distanze inferiori a 50 km e ben il 40% di questi flussi non superano i 25 km di distanza.

Sempre dai risultati di questa indagine, emerge che la saturazione dei mezzi in ingresso per oltre il 75% si caratterizza come bassa o medio-bassa⁷². Viene dimostrato inoltre che i traffici di corto raggio, oltre ad essere particolarmente polverizzati, sono ottimizzabili con difficoltà vista la brevità del trasferimento, non solo dagli operatori del trasporto in conto proprio non specializzati, ma anche dagli operatori conto terzi. Gli interscambi tra aziende sono in parte responsabili dell'inefficienza del trasporto di corto raggio. L'eccessiva polverizzazione delle aree industriali e artigiane nella nostra regione non fa che aggravare tale problematica.

10.4.2 Le imprese di autotrasporto in regione

Nel 2005 all'interno dell'Emilia-Romagna è stata trasportata su strada merce per 22,5 milioni di t*km (considerando i soli veicoli di portata superiore ai 35 q), pari a circa il 12% della merce complessivamente trasportata su gomma a livello nazionale. **GDO e PMI in regione sono i principali fruitori del trasporto su gomma**, il 16,8% dei volumi risulta trasportato dal c/proprio. La frammentazione dell'offerta si riflette anche sulla composizione del parco veicoli: il 70% dei veicoli commerciali che circolano in Emilia-Romagna ha una capienza inferiore a 7,5 t⁷³.

In Emilia-Romagna il **trasporto merci su strada** ha un **carattere** prevalentemente **locale/regionale**. L'origine e la destinazione prevalente delle merci coincide per oltre il 60% (dato

^{70%;} alto, superiore al 70%.

73 Fonte: ISTAT - Trasporto merci su strada, 2007.



⁷¹ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 10.4.3 L'indagine sulla mobilità delle merci sulla SS9 - Via Emilia".

⁷² Grado di saturazione mezzi: basso, inferiore al 30%; medio-basso, compreso tra il 30% e il 50%; medio, compreso tra il 50% e il 70%; alto, superiore al 70%.

2007) con i mercati di approvvigionamento e di consumo della regione stessa. Il 70% delle merci si muove per distanze inferiori ai 50 km, solo il restante 30% si muove su percorrenze di più ampio raggio⁷⁴.

In Emilia-Romagna si concentra oltre il 10% delle imprese di autotrasporto presenti sull'intero territorio nazionale. La regione risulta seconda, per numerosità, solo alla Lombardia.

In Italia il comparto dell'autotrasporto soffre di un alto grado di instabilità delle imprese, con un forte turn-over nell'iscrizione e cancellazione dall'albo, ed è contraddistinto dalla presenza di un'estesa area di marginalità e irregolarità. Anche a livello regionale il comparto è in sofferenza, non solo in seguito alla congiuntura economica che ha penalizzato la domanda di trasporto, ma anche per criticità strutturali che nel tempo non hanno trovato soluzione.

In Emilia-Romagna le imprese attive di autotrasporto e magazzinaggio, iscritte al registro delle imprese, sono 16.654 nel 2009, con un rapporto percentuale a saldo (tra cancellazioni e iscrizioni) del -2,4% rispetto al 2008. Il calo a saldo è secondo solo a quello delle imprese manifatturiere che è del -2,6%.

Sembra tuttavia che l'autotrasporto sia stato **colpito dalla crisi molto meno degli altri settori del trasporto** anche rispetto agli altri paesi europei. L'ipotesi è che essendo il settore in Italia costituito da piccole e medie imprese gli effetti sono stati diluiti su un numero più elevato di imprese; questo in un contesto generale in cui (nel 2009) i traffici nazionali sono calati complessivamente in media del -30%, i costi sono saliti di +7%, i prezzi sono scesi del -10%.

Secondo un'indagine Isfort del 2009, alcuni elementi critici dell'autotrasporto in Emilia-Romagna sono i seguenti:

- rapporto debole con la committenza. L'autotrasporto è l'elemento debole della catena logistica. E' costituito da una rete di imprese monoveicolari con valore esclusivamente funzionale, che lavora di fatto alle dipendenze di un unico cliente, azienda o spedizioniere⁷⁵;
- scarsa sicurezza stradale, determinata anche dal rapporto distorto tra domanda e offerta. L'organizzazione logistica scarica le inefficienze sull'autotrasporto, stressando i tempi e modi di movimentazione delle merci e influenzando nei fatti il comportamento di guida del conducente.

E' importante ribadire che la Regione ha poca possibilità di intervento relativamente all'autotrasporto, anche in merito alla formazione di base (per l'iscrizione all'albo), che è stata trasferita alle Province, ma che di fatto viene regolata esclusivamente dallo Stato. Le attività in corso a livello regionale sono le seguenti:

- per quanto riguarda la formazione è nata ITS (PC), che si occuperà di formare figure tecniche specializzate nell'ambito di corsi post diploma per imprese di autotrasporto e logistica. Nel 2010 sono stati definiti i corsi che partiranno con il seguente anno scolastico;
- per il trasporto merci su gomma di corto raggio, troppo polverizzato per interessare l'offerta specializzata, insieme alla Camera di Commercio di Ravenna si sta attivando una sperimentazione concreta per una strategia di ottimizzazione della catena di distribuzione e di razionalizzazione dei traffici camionistici sulle brevi distanze (qualificazione dell'offerta ed evoluzione organizzativa dell'impresa);
- per ottimizzazione e minimizzazione dell'utilizzo dei veicoli di trasporto in conto terzi, nell'ambito del progetto SONORA si sta attivando un pilota (RE) per agire sull'armonizzazione delle regole di accesso al centro urbano;
- come già accennato, nel 2010 è stato costituito l'Osservatorio della Regione Emilia-Romagna sulle merci e sull'autotrasporto con finalità di studio, monitoraggio e diffusione esperienze di buone pratiche.

⁷⁴ Regione Emilia-Romagna: rilevazione diretta 2001/2003.

⁷⁵ Indagine Regione Emilia-Romagna sulla Via Emilia – Anno 2010, si rimanda al paragrafo 10.4.3 successivo.

10.4.3 L'indagine sulla mobilità delle merci sulla SS9 - Via Emilia

La Regione Emilia-Romagna nell'ambito dell'aggiornamento/calibrazione del modello di simulazione del traffico privato (persone e merci) esegue **periodicamente delle indagini su strada** con conteggi classificati dei veicoli ove occorra integrare i dati del sistema Monitoraggio Traffico Stradale (MTS) e con interviste a campione ai conducenti. Nel 2010 è stata fatta **un'indagine specifica sull'asse della SS9 - Via Emilia**, che fa parte del corridoio infrastrutturale principale della Regione e ne attraversa il territorio: dalla provincia di Piacenza a quella di Rimini.

L'indagine sul campo, effettuata in 16 sezioni MTS sulla Via Emilia, ha riguardato i flussi di traffico in entrambe le direzioni di marcia, distribuite lungo tutto l'asse stradale. E' stata effettuata nelle ore di punta e morbida della mattina tra le 7.30 e le 13.00 di giornate feriali medie (martedì, mercoledì e giovedì) nel periodo compreso tra aprile e giugno 2010.

Le interviste ai veicoli merci sono state 1.750, contro le 8.796 fatte ai veicoli privati. I tassi di campionamento dei veicoli merci per provincia, rispetto ai flussi misurati nell'arco del periodo delle interviste, oscillano tra il 7 e il 10%.

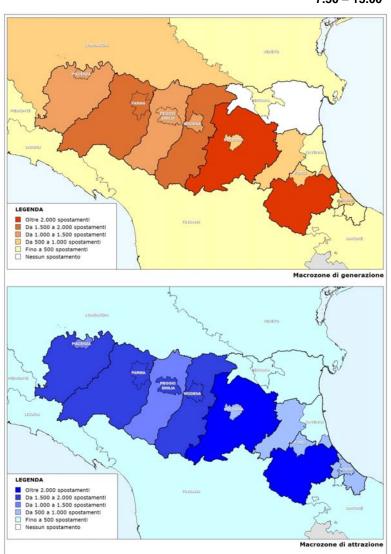
I risultati delle indagini indicano che gli spostamenti merci intercettati interessano principalmente l'intorno della SS9; ci sono pochissimi spostamenti da e per la zona di Ferrara, mentre la provincia di Ravenna risulta essere un'origine/destinazione (OD) meno importante. E' da sottolineare però

che la Via Emilia, nel ravennate, risulta marginale per l'accessibilità al porto e riveste una certa rilevanza solo per l'area industriale faentina. Molto rilevante il numero di spostamenti tra la Lombardia e i bacini di Piacenza, Parma e Reggio Emilia; interessante anche il peso della macrozona Veneto.

Dall'indagine risulta confermato quanto già evidenziato dalle analisi fatte nel 2009 sulle imprese di autotrasporto della regione (indagine Isfort nell'ambito del nuovo PRIT 2010-2020), cioè che tutte le province sono fortemente attrattive per il traffico interno, in particolare Bologna e Forlì-Cesena. Le meno attrattive sembrano essere la provincia di Ravenna e quella di Rimini. Anche nel 2009 emerse che l'OD prevalente delle merci che circolano all'interno della regione coincide per oltre il 60% con i mercati di approvvigionamento e di della regione consumo stessa (carattere locale/provinciale).

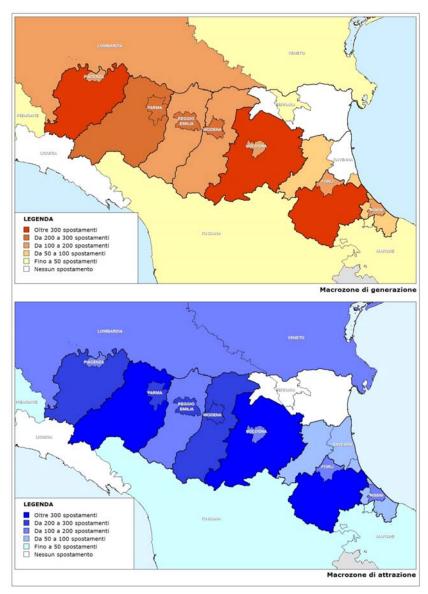
In coincidenza con quanto emerso, la distribuzione delle imprese di autotrasporto nel territorio regionale (Isfort 2009) vede una significativa concentrazione intorno al capoluogo di regione, che rappresenta il principale

Figura 305
Principali macrozone di generazione e attrazione - Veicoli merci
7.30 – 13.00



polo di attrazione e aggregazione di flussi in entrata e in uscita di merci. Quasi un operatore su quattro risiede in provincia di Bologna, il 16,4% nel Modenese e l'11,8% in provincia di Forlì-Cesena.

Figura 306
Principli macrozone di generazione e attrazione - Veicoli merci - 8.00 – 9.00



Le elaborazioni presentate nelle fig. 305 e 306 permettono di fare un quadro complessivo della distribuzione delle OD intraregionali e delle interazioni tra le province.

L'indagine ha confermato che la percorrenza media dei merci è inferiore ai 50 km. La distanza media deali spostamenti interni merci risultata pari a 43,7 km, ben superiore alla percorrenza media per i veicoli privati che è di 29,6 km. Il dato emerso conferma la distanza media già rilevata nel 2003⁷⁶, da cui emerse che il 76% dei mezzi più leggeri (sotto i 110 q.li) e il 55% dei mezzi pesanti (sopra i 110 q.li) percorreva una distanza media inferiore ai 50 km.

Il quadro emerso indica in sintesi che la Via Emilia è utilizzata in predominante maniera spostamenti di corto raggio e che le destinazioni sono prevalentemente all'interno delle province che li generano o in quelle immediatamente confinanti. destinazioni esterne alla regione sono generate soprattutto

dalle province ai due estremi territoriali: Piacenza e Ravenna. I veicoli con il coefficiente di carico più elevato raggiungono destinazioni più lontane.

La quasi totalità dei mezzi che viaggiano sulla Via Emilia è alimentato a diesel (il 99,9%) e più del 35% ha classe di emissione inferiore a 2, mentre il parco veicolare intercettato è costituito principalmente da furgoni e autocarri (il 38,9% dei veicoli sono risultati furgoni <35 q.li, il 38,1% autocarri).

L'indagine ha confermato inoltre che **la quantità di carico dei veicoli è molto bassa** (solo il 28% trasporta un carico tra il 50 e il 100% della capacità) e non differisce molto tra conto proprio e conto terzi; la maggioranza dei mezzi (77%) compie abitualmente gli stessi spostamenti con la stessa tipologia di merci (84%) e non ne carica altra per il ritorno (57,5%). La ripetitività di

⁷⁶ La Regione Emilia-Romagna effettuò, nel primo semestre del 2003, un'indagine OD su strada, con interviste a un campione di mezzi pesanti circolanti in regione. Su un totale di 53 sezioni di rilevamento poste al cordone di 12 comuni rappresentativi di diverse realtà regionali, furono effettuate 11.845 interviste a mezzi pesanti, classificati in due macrocategorie: 1) furgoni con portata inferiore a 35 q.li e autocarri con portata inferiore a 110 q.li; 2) autocarri con portata superiore a 110 q.li, autoarticolati e autotreni.

percorso, tipo di merce e cliente servito giustificano anche la scarsa dotazione tecnologica dei veicoli, che risulta però adeguata alle prestazioni richieste (solo ¼ è dotato di sistemi di navigazione satellitare).

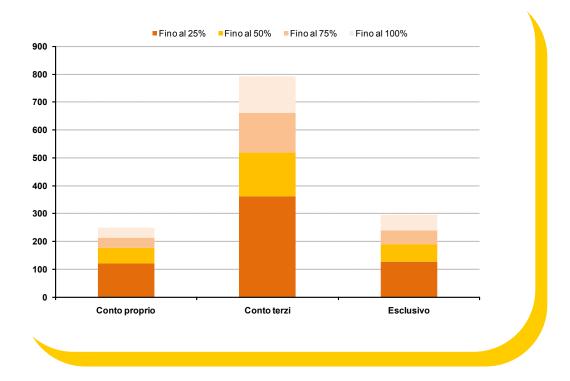


Figura 307
Coefficiente di carico in base al regime di trasporto (%)

Il nuovo dato emerso è che circa il 20% dei veicoli circolanti, pur avendo licenza in conto terzi, lavora esclusivamente per un cliente.

Occorre sottolineare infine i due dati in contrasto con quanto precedentemente rilevato e soprattutto con il dato nazionale:

- i veicoli circolanti con licenza in conto proprio sono appena il 20% del totale;
- i veicoli in conto terzi, nei percorsi di corto raggio, non risultano particolarmente più ottimizzati di quelli in conto proprio per quanto riguarda la percentuale di carico trasportato.

10.5 IL TRASPORTO FERROVIARIO DELLE MERCI

10.5.1 Il trasporto ferroviario merci regionale e i nodi logistici

Infrastruttura, flussi e nodi

La rete ferroviaria della regione Emilia-Romagna è di circa 1.400 km di estensione e appare mediamente di buon livello rispetto alla possibilità di utilizzo per il trasporto merci.

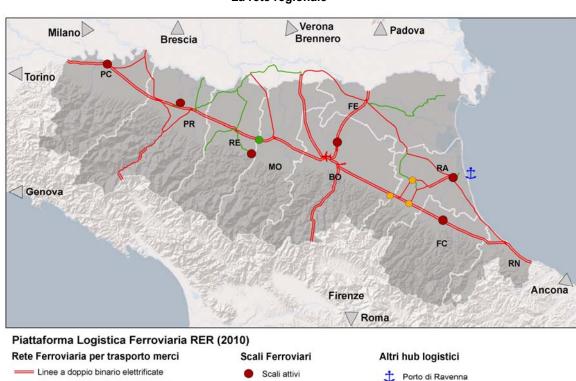


Figura 308 La rete regionale

Linee a semplice binario elettrificate

Linee ottimali:

Linee a semplice binario non elettrificate

Categoria D4 (22,5 t)
Massa rimorchiabile delle locomotive di media potenza > di 1.400 t.

Aeroporto di Bologna

Scali in completamento

Almeno il 50% dei binari di ricovero > di 600 mt.

Altri scali

Linee medie: Categoria almeno C3 (20 t)

Massa rimorchiabile delle locomotive di media potenza > di 1.000 t

Almeno il 50% dei binari di ricovero > di 4.00 mt

Linee limitate: Categoria almeno B2 (18 t)

Massa rimorchiabile delle locomotive di media potenza > di 600 t

Almeno il 50% dei binari di ricovero > di 200 mt

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

Il **traffico merci ferroviario** aveva raggiunto nel 2005 il valore di circa 21 milioni di tonnellate/anno: di queste, 6,7 milioni rappresentano traffico di attraversamento, mentre le restanti 14 hanno origine e/o destinazione (OD) in Emilia-Romagna (pari a circa il 16% del traffico ferroviario merci in Italia), per un totale **di oltre 40.000 treni**. Nel 2007 la quota di traffico con OD

in regione ha superato i 15 milioni di tonnellate, per poi calare, a causa della crisi economica a meno di 12 milioni.

Pur essendo la cifra complessiva equamente ripartita tra flussi originati e destinati in regione (7 milioni di tonnellate in entrambi i casi), va rilevato che le singole relazioni risultano a volte sbilanciate in un senso (i flussi in uscita verso Lombardia, Liguria e Toscana sono maggiori di quelli in ingresso) o nell'altro (Puglia), fatto che rappresenta una forte criticità per la competitività della modalità ferroviaria (mancato bilanciamento dei treni). Si stima inoltre che tale valore rappresenti solo il 40% del totale di merci potenzialmente attraibile dalla ferrovia.

I flussi ferroviari risultano inoltre concentrati sul traffico nazionale (80% del totale, mentre quello internazionale rappresenta solo il 10%), a partire da relazioni forti (il 63% del traffico nazionale si concentra sul 20% delle relazioni mappate), spesso di corto e medio raggio, ovvero regionali e interregionali, tra cui particolare rilevanza hanno i collegamenti retroportuali (quasi due terzi dei treni collegano l'Emilia-Romagna con nodi portuali, e tra le prime cinque relazioni compaiono i porti di La Spezia, Genova e Livorno). La quota più consistente dei flussi ferroviari interregionali in uscita e in entrata avvengono infatti con la regione Liguria (rispettivamente 2,1 e 0,96 milioni di tonnellate/anno) e i suoi porti, dal momento che anche per la nostra regione, come per il resto d'Italia, circa il 50% del traffico internazionale (di import-export) entra o esce via mare.

Tabella 104
Origine e destinazione trasporto ferroviario merci in Emilia-Romagna
(Anno 2006)

Origine	Nazionale (t)	Internazionale (t)	Totale (t)	% sul tot. movimentato in Italia
Emilia-Romagna	6.266.122	744.230	7.010.352	20%
Destinazione	Nazionale (t)	Internazionale (t)	Totale (t)	% sul tot. movimentato in Italia
Emilia-Romagna	5.009.408	2.076.454	7.085.862	12%
O+D	Nazionale (t)	Internazionale (t)	Totale (t)	% sul tot. movimentato in Italia
Emilia-Romagna	11.275.530	2.820.684	14.096.214	16%

Fonte: ITL 2008.

La produzione di trasporto merci di Trenitalia Cargo in Emilia-Romagna nel 2007 è stata di 6.150.000 treni*km.

Trenitalia-Cargo ha gestito direttamente il trasporto o lo ha affidato, su alcune tratte, agli operatori regionali. Le cifre comprendono quindi anche il traffico prodotto da FER, nell'ambito della cooperazione con Trenitalia. FER ha prodotto circa 2.700 coppie di treni, trasportando oltre 3 milioni di tonnellate e percorrendo circa 700.000 km.

In tutti i nodi regionali si registra la crescita della presenza degli operatori ferroviari privati che, più che riuscire ad aumentare di molto la quota della ferrovia rispetto alle altre modalità di trasporto, stanno erodendo quote di traffico a Trenitalia Cargo. Sono già presenti soggetti importanti, come ad esempio NordCargo e Linea Smart Business Ways.

I nodi multimodali/intermodali dell'Emilia-Romagna nel 2007 hanno movimentato un traffico merci complessivo, in entrata e in uscita, via strada e via ferro, pari a 41.518.231 tonnellate, di cui oltre il 60% realizzate nel Porto di Ravenna, che rappresenta il principale punto di ingresso di merci e materie prime in regione, di cui circa l'11% è movimentato via ferrovia. Se si esclude quest'ultimo la quota totale di tonnellate annue realizzata dai nodi intermodali terrestri nel 2007 è pari a 15.213.724: volume che appare particolarmente significativo.

Nella tabella successiva sono elencati i nodi logistici presenti o in fase di ultimazione in regione. **Nel 2010 è stato attivato lo scalo intermodale di Villa Selva**, con l'effettuazione di una coppia di treni settimanali, grazie anche al contributo della L.R. 15/09⁷⁷.

⁷⁷ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 10.5.3 "Interventi per il traffico ferroviario delle merci (L.R. 15/09)".



Ad esclusione degli autoporti, che sono dedicati interamente al trasporto stradale, gli altri sono tutti nodi intermodali o multimodali e prevedono il trasporto ferroviario.

Tabella 105 Nodi logistici regionali

Nour regionali				
Categoria	Nodo logistico	Provincia		
	Autoporto di Campogalliano	Modena		
Autoporti	Autoporto di Sassuolo	Modena		
	Autoporto di Cesena	Forlì-Cesena		
Porti	Porto di Ravenna	Ravenna		
Interporti	Interporto di Bologna	Bologna		
Interporti	Interporto di Parma	Parma		
	Terminal intermodale di Piacenza	Piacenza		
	Terminal intermodale di Fiorenzuola	Piacenza		
Scali ferroviari –	Terminal intermodale di Rubiera	Reggio Emilia		
Terminal intermodali	Terminal intermodale di Dinazzano	Reggio Emilia		
reminal intermodali	Scalo di Modena Nord	Modena		
	Terminal intermodale di Lugo	Ravenna		
	Centro servizi merci di Villaselva	Forlì-Cesena		
Scali in completamento	Centro intermodale di Marzaglia	Modena		
Scali in delocalizzazione	Scalo merci di Imola	Bologna		
Scan in delocalizzazione	Centro servizi merci di Faenza	Ravenna		

Oltre a Ravenna, quasi la metà della restante parte viene movimentata nelle province di Bologna e di Parma, dove sono situati i due interporti della regione. Il 55,3% delle merci, escludendo ancora Ravenna, si avvalgono di tipologie di trasporto intermodale e multimodale gomma-ferro e/o ferro gomma, il 13,2% dell'interscambio ferro-ferro e il 31,5% della modalità tutto gomma: questa modalità è concentrata soprattutto nei due interporti. Gli altri scali, essendo più piccoli, hanno sviluppato una specializzazione funzionale a favore della sola modalità ferroviaria.

In media, il traffico in modalità tutto gomma è pari al 17% del totale trasportato.

Tabella 106
Tipologie di merci trattate nei nodi intermodali suddivisi per provincia

Provincia del nodo intermodale	Merceologie trattate per provincia
ВО	Piastrelle, polipropilene, alimentare, vari
МО	Legnami, alimentari cons., p. macchine, art. casalinghi, piastrelle, confezioni
PC	Abbigliamento, arredamento, materiali ferrosi, elettrodomestici, illuminazione, alimentari a lunga conservazione, chimici pericolosi e non, beni di largo consumo, collettame
PR	Carta, macchine movimento terra, piastrelle, agroalimentare, siderurgico, abbigliamento, oli
RA	Inerti, legno, carta, minerali greggi, materiali da costruzione, prodotti metallurgici, derrate alimentari, concimi, petroliferi
RE	Piastrelle, meccanica, alimentari (non deperibili), fertilizzanti, prodotti chimici non pericolosi, marmo, materie prime per piastrelle, ceramica

Fonte: ITL, 2008.

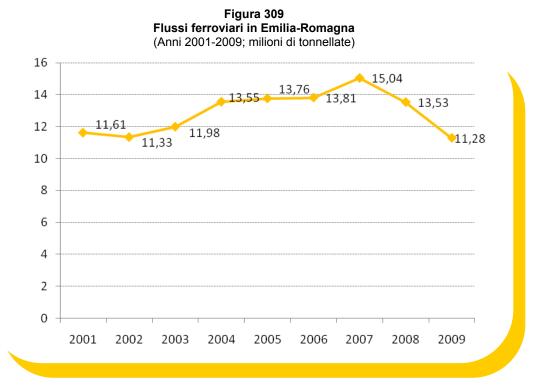
Andamento del traffico merci

Il traffico ferroviario, come tutte le altre modalità di trasporto merci, ha avuto fino al 2007 una forte crescita che si è arrestata nel 2008 a causa della crisi economica.

I dati di Trenitalia denunciano nel 2009 una riduzione superiore al 30% del traffico ferroviario merci, determinata dalla forte crisi che ha colpito l'economia mondiale in quell'anno, valore molto superiore alla contrazione dei traffici stradali. Si stima che il calo maggiore sia avvenuto nelle province di Modena e Reggio Emilia a causa della forte crisi del settore edilizio e negli scali della Romagna dedicati al trasporto di materiali siderurgici e minerali. Gli Interporti di Parma e Bologna e i centri multimodali, oltre alla contrazione delle tonnellate trasportate, hanno visto il progressivo trasferimento di quote di traffico dalla ferrovia alla gomma, che è in grado di offrire prezzi sempre più bassi.

Dal 2010 si è comunque registrata una parziale inversione di tendenza, limitatamente ad alcune categorie merceologiche (intermodale, argilla e feldspato) e accentuata soprattutto sui collegamenti retroportuali da Ravenna e La Spezia in direzione dell'area produttiva localizzata nel comprensorio delle ceramiche, in gran parte gravante sullo scalo di Dinazzano. Le ragioni dell'incremento di queste relazioni, sia in termini di numero di circolazioni che di tonnellate trasportate, sono sicuramente dovute anche ai benefici indotti dalla Legge Regionale 15/09⁷⁸, che ha permesso di avvicinare la competitività del trasporto merci su ferro a quello su gomma, permettendo una consistente diversione modale.

La crisi del trasporto via ferrovia esplode nei fatti con la recessione internazionale ma viene da lontano. Il traffico ferroviario nazionale registra dal 2001 al 2008 un trend di inesorabile declino, nonostante il sistema regionale nello stesso periodo abbia registrato un andamento in controtendenza.



⁷⁸ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 10.5.3 "Interventi per il traffico ferroviario delle merci (L.R. 15/09)".



Nel 2010, nell'ambito delle attività dell'Osservatorio regionale sulle merci e l'autotrasporto, ITL ha svolto indagini che permettono di precisare meglio quanto precedentemente presentato: dal 2007 al 2009, **nei principali nodi della nostra regione, si registra un calo medio intorno al -26%** (indagine diretta 2010). Il 26% costituisce però la media di andamenti molto difformi.

Tabella 107
Tonnellate movimentate nei nodi

Tomenate movimentate net nodi				
Nodi intervistati	Flussi tot. 2007	Flussi tot. 2009	Variazione	
Interporto Bologna	4.825.000	3.580.000	-25,8%	
Interporto Parma	2.650.000	2.325.000	-12,3%	
Piacenza Intermodale	1.000.000	1.350.000	+35,0%	
Sada Fiorenzuola	1.100.000	1.100.000	0,0%	
Rubiera Logtainer	1.150.000	912.000	-20,7%	
Italcontainer	1.472.724	984.497	-33,2%	
Lugo Terminal	652.000	670.000	+2,8%	
Dinazzano Po	2.000.000	1.295.554	-35,2%	
Rubiera Soco *	364.000	-	-100,0%	
Totale nodi terrestri	15.213.724	12.217.051	-19,7%	
Porto Ravenna	26.304.507	18.702.826	-28.9%	
Totale complessivo	41.518.231	30.919.927	-25,5%	

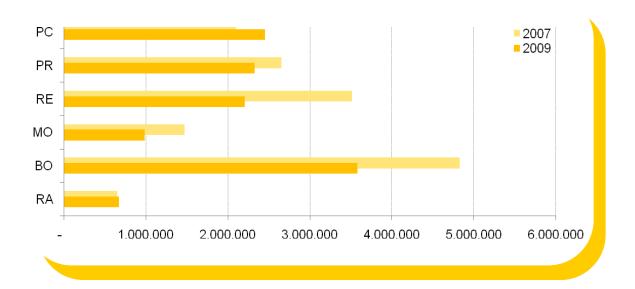
^{*} Rubiera Soco ha cessato l'attività al 2009 - Fonte ITL per Osservatorio regionale merci – Anno 2010.

Da un confronto con i dati del 2007 (precedenti il manifestarsi della crisi economica), emerge che la contrazione maggiore si registra nell'area di Modena e Reggio-Emilia, che perdono rispettivamente il 33% e il 37%. Spicca il dato positivo della provincia di Piacenza, dove si registra un aumento del 16% delle tonnellate movimentate.

Figura 310

Merci movimentate nelle province (2007 vs 2009)

(escluso Porto di Ravenna)



(escluso Porto di Ravenna)

Figura 311
Variazione percentuale volumi in ton. (2007 vs 2009)

(escluso Porto di Rayenna)

Allo stesso modo, per quanto riguarda il recupero dei volumi persi durante la crisi, **ogni nodo prevede tempistiche molto diverse** (indagine 2010). Una delle ragioni deriva dalla crescente presenza su alcuni nodi di vettori privati, in larga parte collegati o controllati da imprese estere. Non a caso i dati di traffico di Trenitalia Cargo espressi in tonnellate risultano essere mediamente peggiori in quanto certificano un calo del 30% solo tra 2008 e 2009.

-40% -35% -30% -25% -20% -15% -10% -5% 0% 5% 10% 15% 20% 25% 30% 35% 40%

Tabella 108 Vettori ferroviari nei nodi analizzati

	Nodo intermodale	N. imprese ferroviarie operative nel nodo
1	Interporto Bologna SpA	Trenitalia, FER, Interporto Servizi Cargo, Nord Cargo, Cross Rail, Serfer
2	Interporto Parma CePIM SpA	Eurorail, DB Shenker Rail, Trenitalia, SBB, Sncf, Nord Cargo
3	Piacenza Intermodale Sr I	Cross Rail, Nord Cargo, Gts, Trenitalia cargo, Linea, SBB, Railion
4	Sada Fiorenzuola SpA	Cfi, Nord Cargo
5	Rubiera Logtainer Srl	Trenitalia, Cross Rail
6	Italcontainer SpA	Trenitalia
7	Lugo Terminal SpA	Trenitalia, Linea, DB Shenker Rail, Nord Cargo
8	Dinazzano Po SpA	FER Srl
9	Porto Ravenna	n.d

L'analisi dei collegamenti ferroviari da e per i principali nodi regionali svolta da RFI (nel 2010 per l'Osservatorio regionale sulle merci e l'autotrasporto) su una settimana tipo a marzo 2010 (557 treni), rispetto ad analoga settimana tipo di aprile 2009 (549 treni), rileva un **aumento delle relazioni internazionali** con un'incidenza del 19% (quasi il doppio rispetto al 10% del 2008).

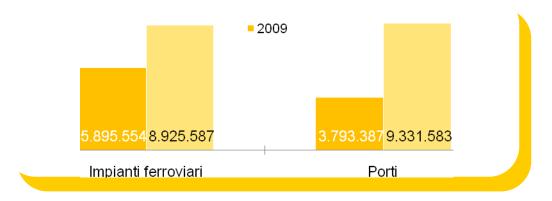
Il dato mostra anche un **sensibile aumento degli operatori privati**, che raddoppiano il numero di treni effettuati e l'incidenza passa dal 9% al 18%. I vettori più attivi sono Nordcargo (50 treni/sett), Crossrail/GTS (30 treni), Compagnia ferroviaria Italiana/Linea (15 treni). Sul traffico internazionale la quota degli operatori privati sale al 55%.

Rispetto alle relazioni nazionali, i **tre porti tirrenici settentrionali** (La Spezia, Genova, Livorno) si confermano come i principali generatori di traffico ferroviario da/per l'Emilia Romagna, con 98 treni, pari al 30% delle relazioni complessive.

Risultano in crescita le relazioni con i principali terminal del sud Italia (Marcianise, Bari Lamasinata, Catania Bicocca), con 70 treni complessivi.

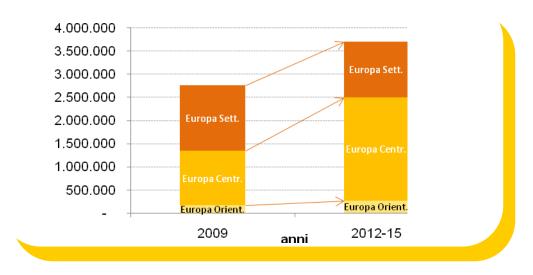
Passando alle previsioni di sviluppo dei nodi, tutti i nodi intermodali prevedono di aumentare (o al limite di mantenere) la propria quota di merci movimentate per tutte le tipologie di relazioni, con un incremento di tonnellate pari a oltre 8,5 milioni per i soli nodi terrestri.

Figura 312
Tonnellate per tipo di relazione (2009 vs 2010-15), previsioni espresse dai nodi (escluso Porto di Ravenna)



Tale incremento dovrebbe essere del 48% di traffici nazionali e il restante 52% di traffici internazionali.

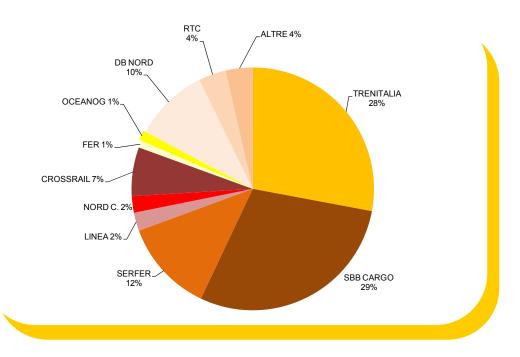
Figura 313
Tonnellate totali da/verso impianti ferroviari esteri (escluso porto di Ravenna)



I punti di forza dei nodi regionali sono legati ai servizi offerti e al buon posizionamento della regione rispetto ai traffici nazionali nord-sud e di collegamento con i paesi di confine come Austria, Svizzera e Francia.

I punti di debolezza del sistema intermodale regionale sono legati alla frammentazione e alla dimensione modesta di alcuni scali rispetto ad altre realtà internazionali.

Figura 314
Ripartizione tra le imprese ferroviarie del totale di treni gestiti dai nodi (n. treni gestiti da ogni impresa ferroviaria)



La quota regionale sul totale di traffico ferroviario italiano rappresenta il 13%: un valore abbastanza limitato se non si considera che l'Emilia-Romagna è molto vicina ai nodi settentrionali e questo non incoraggia sicuramente lo sviluppo di flussi ferroviari tra le regioni, in quanto troppo vicine in termini ferroviari. I nodi considerati dall'indagine si trovano infatti a distanze inferiori, in quasi tutti i casi, ai 300 km e questo non favorisce sicuramente le relazioni intermodali, che subiscono la pesante concorrenza della gomma.

I dati che risultano dall'analisi di ITL (2010), riferiti ai flussi generati dalla sola Emilia-Romagna, sono i seguenti:

Tabella 109
L'Emilia-Romagna come bacino di raccolta/distribuzione per alcune regioni dell'Italia settentrionale

TOTALE LOMBARDIA	995.000 ton/anno
TOTALE VENETO	1.606.950 ton/anno
TOTALE PIEMONTE	730.000 ton/anno
TOTALE FRIULI	21.000 ton/anno
TOTALE	3.352.950 ton/anno
Transito dalla TOSCANA	circa 1.000.000 ton/anno
TOTALE COMPLESSIVO	4.352.950 ton/anno

Questa cifra considera la merce che su gomma si sposta da/verso i nodi, e non la quota che già va su ferrovia viene semplicemente reindirizzata da parte degli impianti al di sotto dell'arco alpino.

Se a questo contributo si sommano le tonnellate di merce, circa 1 milione, che dalla Toscana si muovono verso il settentrione (flusso in parte di attraversamento per la nostra regione) avremo un totale di 4,4 milioni di tonnellate di merci potenzialmente attraibili dai nodi emiliano-romagnoli.

La Romagna, il cui trasporto ferroviario di tipo prevalentemente tradizionale ha subìto un duro colpo dalla crisi così come dalla chiusura degli scali romagnoli minori, alimenta in parte i traffici

ferroviari dei nodi a sud dell'arco alpino così come i porti del Tirreno, ovviamente attraverso terminalizzazione camionistica.

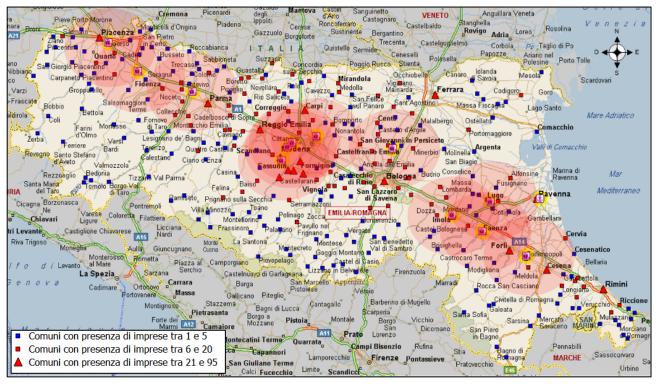
Il dato sopra riportato di 4,4 milioni di tonnellate di merci attraibili dai nostri nodi, si avvicina molto alla quota di traffico ferroviario misurato nell'indagine fatta nel 2009, sui singoli nodi a nord dell'Emilia Romagna, da cui risulta che un considerevole flusso di merci (5,3 mil/ton/anno) generato da imprese regionali, già oggi utilizza la modalità ferroviaria raggiungendo però via camion i nodi extraregionali.

Figura 315

Vocazione ferroviaria delle imprese e ambiti di influenza locale dei nodi

(La maggiore densità di vocazione ferroviaria coincide con le zone a maggiore offerta di servizi ferroviari)

La merce potenzialmente ferroviabile = 18,7 mil/ton.



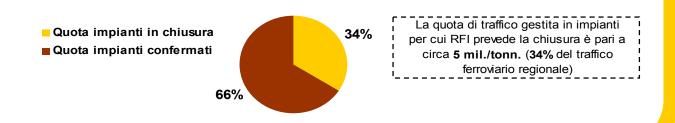
Fonte: ITL-RER 2009.

10.5.2 Accordo con FS sui nodi logistici e sugli impianti ferroviari

Il quadro di riferimento economico e territoriale del trasporto e degli impianti ferroviari merci degli ultimi anni nella regione Emilia-Romagna, si può sintetizzare nei seguenti punti:

- dotazione di una rilevante quantità di superfici intermodali, alcune delle quali con possibilità di espansione. Il territorio regionale presenta però anche una diffusione capillare di imprese di produzione con un alto grado di potenziale vocazione al trasporto ferroviario;
- i nodi intermodali regionali, anche se numerosi e geograficamente prossimi, presentano relazioni di destinazione delle merci in gran parte non coincidenti (flussi indirizzati e provenienti da luoghi diversi), oltre a specializzazioni funzionali differenziate;
- RFI SpA (gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale ai sensi del D.Lgs. 188/03), nel rispetto delle strategie del Gruppo FS e del D.P.C.M. 7/7/2009, sta attivando un processo di razionalizzazione e concentrazione dei servizi merci. Ciò comporta la riduzione del numero di impianti abilitati al trasporto merci in Italia e in Emilia-Romagna e la disabilitazione dei raccordi ferroviari non utilizzati.

Figura 316
Impatto dei piani di RFI sul traffico ferroviario merci in Emilia-Romagna



Fonte: elaborazioni ITL e KPMG.

La Regione nel 2008, alla luce delle strategie del Gruppo FS, ha attivato con RFI un percorso di concertazione finalizzato a ridefinire il quadro degli impianti merci, a condividere la strategia sui raccordi esistenti e sugli scali minori e a stabilire criteri comuni per la razionalizzazione e lo sviluppo degli impianti merci e dei nodi intermodali. Lo scopo è evitare uno sviluppo privo di strategia, garantire la presenza sul territorio di un numero adeguato di scali compatibile con il sistema industriale diffuso come della regione, ma in grado di aumentare la massa critica delle merci destinate al trasporto ferroviario e potenziare i servizi offerti dagli scali, migliorandone la competitività. L'attività del tavolo di lavoro ha coinvolto di volta in volta gli Enti locali e gli operatori interessati, e ha portato nel 2009 alla sottoscrizione di un Accordo di Programma tra Gruppo FS e Regione Emilia-Romagna, firmato il 7/9/2009. L'Accordo individua in regione 9 impianti principali, elencati nella tabella seguente, oltre ai principali raccordi operativi privati già attivi.

Tabella 110
Impianti ferroviari RFI prima e dopo accordo con la Regione

	Scali ferroviari su rete RFI fino al 2009	Scali ferroviari su rete RFI in base all'Accordo 2009				
1	Piacenza	Piacenza	1			
2	Fiorenzuola (disabilitato nel 2008)	Interporto di Parma CEPIM	2			
3	Fidenza	Dinazzano	3			
4	Interporto di Parma CEPIM	Marzaglia	4			
5	S. Ilario	Interporto di Bologna	5			
6	Reggio Emilia (finalizzato al traffico di Dinazzano)	Villa Selva	6			
7	Rubiera	Ravenna	7			
8	Modena	Faenza	8			
9	Gonzaga Reggiolo	Lugo	9			
10	P.C. Persiceto (Posto Comunicazione) S.G. in Persiceto	A questi si aggiungono altri raccordi minori per im	pianti			
11	Poggio Rusco	o industrie già esistenti (compresa Imola)				
12	Ferrara					
13	Interporto di Bologna					
14	Faenza					
15	Forlì					
16	S. Arcangelo					
17	Lugo					
18	Ravenna					
19	Imola					
	(Bologna S.Donato non è stato inserito perché utilizzato solo per smistamento carri di traff. diffuso)					

L'attivazione dello scalo di Villa Selva (FC) è avvenuta l'1 gennaio 2011, inizialmente in affiancamento al preesistente scalo di Forlì, mentre per l'importante scalo di Marzaglia (MO) è prevista l'entrata in servizio nel corso del 2011.

Agli impianti merci RFI si aggiungono quelli dell'operatore regionale FER, indicati nella tabella seguente, con il dettaglio delle attività svolte.

Tabella 111 Impianti merci FER

Linea	Gestore	Impianti FER	Attività svolte
Suzzara-Ferrara	FER	Bondeno	Manovra, formazione e verifica
Parma-Suzzara	FER	Guastalla	Manovra, formazione e verifica
Reggio Emilia-Sassuolo	FER	Dinazzano	Manovra, formazione e verifica
Linea	Gestore	Impianti in cui opera FER	Attività svolte
Parma-Piadena-Brescia	RFI	Torrile S. Polo	Manovra, formazione e verifica
Modena-Suzzara	RFI	Suzzara	Manovra, formazione e verifica
Suzzara-Ferrara	FER	Poggio Rusco	Formazione
Piacenza-Bologna	RFI	Parma	Manovra, formazione e verifica

10.5.3 Interventi per il traffico ferroviario delle merci (L.R. 15/09)

La crisi economica, a partire dalla seconda metà del 2008, ha prodotto anche per il settore ferroviario un forte calo dei volumi di merci trasportate, che ha raggiunto quasi il -30% a fronte di una contrazione del trasporto su strada solo del -10% circa, accentuando la concorrenza tra le modalità ferrovia e strada. La Regione ha quindi deciso di adottare disposizioni per contrastare il calo del traffico ferroviario ed evitare che una sua ulteriore erosione possa portare a un collasso dell'intera filiera intermodale ferro-gomma e ferro-ferro. L'obiettivo è stimolare la crescita del trasporto merci ferroviario incentivando traffici aggiuntivi su relazioni già esistenti e su nuove relazioni, e quindi ridurre il numero di mezzi pesanti in circolazione, con evidente beneficio per l'inquinamento, la congestione e la sicurezza del traffico.

Per capire quale tipo di trasporto ferroviario incentivare e in che modo, nel 2009 è stata fatta, da parte di ITL, un'analisi del **quadro della domanda e dell'offerta di trasporto ferroviario in Emilia-Romagna**, dalla quale è emerso che:

- la capacità totale dei nodi intermodali della regione, a regime, sarà intorno ai 25 milioni di tonnellate all'anno, mentre i volumi di traffico ferroviario merci in essi movimentati attualmente sono circa11.280.000, contro i 15 milioni del 2007;
- le merci movimentate su ferro sono solo il 40% del totale delle merci generate dalla struttura produttiva regionale e attraibili dalla ferrovia. Dei 18,7 milioni di tonnellate di traffico potenzialmente intercettabile dai nodi della regione, circa 5 milioni di tonnellate già utilizzano la modalità ferroviaria, convergendo, in camion, sui nodi intermodali a nord, ubicati in Veneto, Lombardia e Piemonte.

La Regione, ottenuto il parere positivo dell'Unione Europea, a fine 2009 ha approvato la legge regionale 15/09 "Interventi per il trasporto ferroviario delle merci" e, in attuazione a questa legge, ha approvato il bando che stabilisce tempi e modalità per la presentazione delle domande di contributo da parte delle imprese e i criteri per la valutazione.

Sulla base delle caratteristiche del trasporto merci ferroviario regionale, il focus dell'intervento di incentivazione, in accordo con gli obiettivi prioritari dell'Unione Europea, è caratterizzato dai sequenti **obiettivi specifici**:

- **stimolare la crescita** e incentivare i traffici aggiuntivi rispetto all'anno precedente, cioè nuovi treni su nuovi tragitti o su tragitti esistenti;
- incentivare i collegamenti di corto e medio raggio che hanno come origine e/o destinazione un nodo regionale, cioè collegamenti intraregionali e interregionali con regioni confinanti;

- privilegiare la retroportualità in quanto strategica per i nodi regionali e con ampi margini di crescita per il trasporto ferroviario, con priorità ai collegamenti con i porti penalizzati da colli di bottiglia o da vincoli infrastrutturali;
- incentivare sia il traffico ferroviario intermodale sia il traffico ferroviario tradizionale;
- incentivare traffici di treni completi, in quanto modello più funzionale alla costruzione di un traffico sostenibile, con origine e/o destinazione in regione.

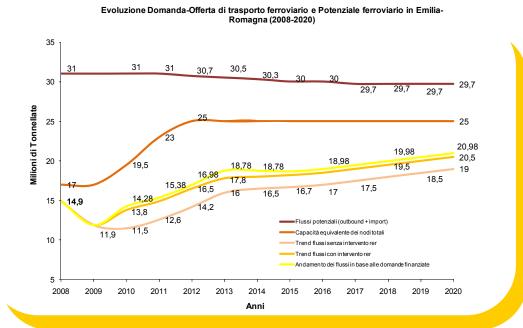
Le caratteristiche e le modalità dell'incentivazione sono le seguenti:

- sono beneficiari diretti del contributo: le imprese logistiche (che organizzano il trasporto) e le imprese ferroviarie che sono obbligati a scontare il contributo agli utenti finali, cioè ai caricatori e alle imprese industriali che sono i beneficiari indiretti;
- I'intervento regionale è pari a 3 milioni di euro all'anno per tre anni (2010-2011-2012). Gli aiuti sono finalizzati a compensare i differenti costi esterni delle diverse modalità;
- il contributo è stato definito in base al differenziale dei costi esterni tra treno e strada del programma europeo Marco Polo, ridotto del 50%. L'utilizzo del parametro dell'euro per tonnellata per chilometro (€/t*km) incentiva il perseguimento di una maggior saturazione del treno. L'aiuto è decrescente per i 3 anni di durata del servizio, così da garantire l'avvicinamento ai prezzi di mercato una volta terminato il regime degli aiuti;
- l'incentivo è sul corto raggio, attraverso il calcolo puntuale dei chilometri percorsi, fino ad un massimo di 120 km, anche se in parte percorsi su rete extraregionale. Sono privilegiati i collegamenti entro il territorio della regione.

Il beneficio atteso con l'attivazione della legge è un incremento del traffico merci ferroviario di circa 2,3 milioni di tonnellate all'anno nei tre anni dell'incentivo, con una riduzione di 246.000 veicoli pesanti da 28 t. A conclusione dell'incentivo si stima che venga mantenuto su ferrovia il traffico di circa 1,5 milioni di tonnellate di merci.

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

Figura 317
Benefici attesi dalla L.R. 15/09: recupero del 25% del traffico perso per la crisi (Anni 2008-2020)



Primo e secondo bando

La risposta al primo bando è stata molto buona. La scadenza della consegna delle domande era a gennaio 2010. Hanno fatto domanda 21 imprese, di cui 20 logistiche e una ferroviaria. I servizi per i quali è stato richiesto il finanziamento sono 49, per un importo complessivo pari a 3.364.062,19 euro, superiore quindi alla disponibilità del bando che è di 3 milioni di euro.

La graduatoria del primo bando è stata approvata con delibera di Giunta n. 216 dell'8/2/2010. Sono stati finanziati i primi 33 servizi (fino ad esaurimento risorse), suddivisi tra 17 imprese.

Scaduti i termini per l'avvio dei servizi finanziati, solo 13 delle 17 imprese hanno attivato i servizi. Le cause che hanno impedito l'avvio di alcuni servizi sono per lo più legate alle condizioni di mercato contingenti, in particolare per alcuni è emersa la difficoltà di chiudere i contratti con l'impresa ferroviaria e con i clienti nei brevi tempi previsti.

In totale quindi i servizi attivati in seguito al primo bando 2010 sono 23, di cui 16 di trasporto intermodale e 7 tradizionale, effettuati da 13 imprese, per un totale di 1.747.922 tonnellate aggiuntive.

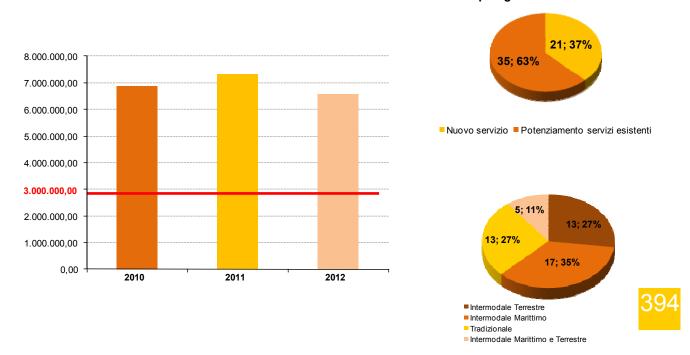
E' stato quindi **emesso il secondo bando del 2010**, pubblicato a settembre con scadenza il 15 ottobre. Anche questa volta la **risposta è stata buona**, sono infatti pervenute domande da 18 imprese per 31 servizi complessivi. Il contributo complessivamente richiesto nel secondo bando è di 3.011.864,96 euro, rispetto alla disponibilità di 1.079.537,81 euro. I servizi ammessi al finanziamento, fino ad esaurimento risorse, sono 12, realizzati da 7 imprese (delibera di Giunta n. 1800 del 22/11/2010).

Tabella 112 Quadro sintetico delle risorse della L.R. 15/2009 per il 2010

Totali risorse L.R. 15/09 in sintesi (in euro)	
Risorse impegnate primo bando	3.000.000,00
Risorse relative a servizi attivati	1.777.201,00
Risorse riassegnate con ripescaggio	143.262,19
Risorse complessivamente impegnate	1.920.463,19
Risorse assegnate con il secondo bando 2010	1.079.537,81
Totale risorse assegnate I e II bando	3.000.000,00

Complessivamente nei due bandi sono state presentate domande da 38 imprese, per realizzare 77 collegamenti, con la richiesta di 6.866.011,15 euro per il 2010, 7.317.776,40 euro per il 2011 ed 6.583.727,67 euro per il 2012. Avendo la disponibilità di 3 milioni di euro per ciascun anno, sono state ammesse a contributo 18 imprese, per la realizzazione di 35 servizi.

Figura 318
Richiesta contributi l° e II° bando L.R. 15/09. Cifre richieste e tipologia dei servizi



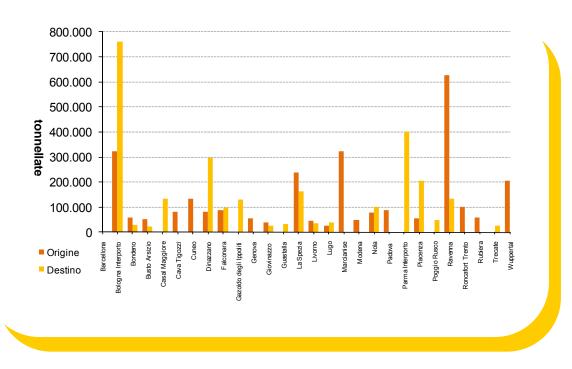


Figura 319 Tonnellate aggiuntive I° e II° bando su OD regionali

Servizi attivati

Nei giorni 28 luglio e 2 agosto 2010 sono stati effettuati, con le modalità previste dal bando, **sopralluoghi di verifica** presso gli stabilimenti di carico della merce sui treni di alcuni servizi che usufruiscono del contributo regionale. Sono stati verificati 12 servizi sui 21 che risultavano attivi (57%), effettuati da 11 imprese, rispetto alle 12 che hanno mantenuto attivi i servizi (92%).

In tutti i casi le verifiche hanno confermato l'attivazione del servizio.

I 21 servizi attivi concentrano la propria origine/destinazione principalmente in tre poli regionali: il porto di Ravenna (7 servizi, pari al 33% del totale), lo scalo di Dinazzano (3 servizi, pari al 14% del totale) e l'Interporto di Bologna (9 servizi, pari al 43% del totale), coerentemente con gli obiettivi regionali. Gli altri servizi sono su La Spezia.

Le linee ferroviarie percorse dai servizi che usufruiscono dei contributi, nel territorio della regione Emilia-Romagna, fanno parte in maggioranza della rete gestita da RFI, mentre vengono percorsi anche 65,2 km della rete regionale, gestita da FER.

Se il confronto viene fatto in termini di treni*km, le percorrenze sulla rete FER assommano a 12.960 treni*km nel 2010, destinati a salire, secondo le previsioni degli operatori, a 17.088 treni*km nel 2011 ed infine a 24.048 treni*km dal 2012.

Per confronto, le percorrenze effettuate sulla rete RFI dell'Emilia-Romagna nell'anno 2010 ammontano a 406.557 treni*km, pertanto le percorrenze su rete FER costituiscono, nel 2010, oltre il 3% del totale.

Per quanto riguarda le imprese ferroviarie che effettuano la trazione, 13 servizi (62%) sono affidati a Trenitalia; di questi, uno è sub-affidato a FER per la sola trazione, mentre un secondo servizio è affidato a FER solo nel tratto della rete regionale, fra Reggio Emilia e Dinazzano.

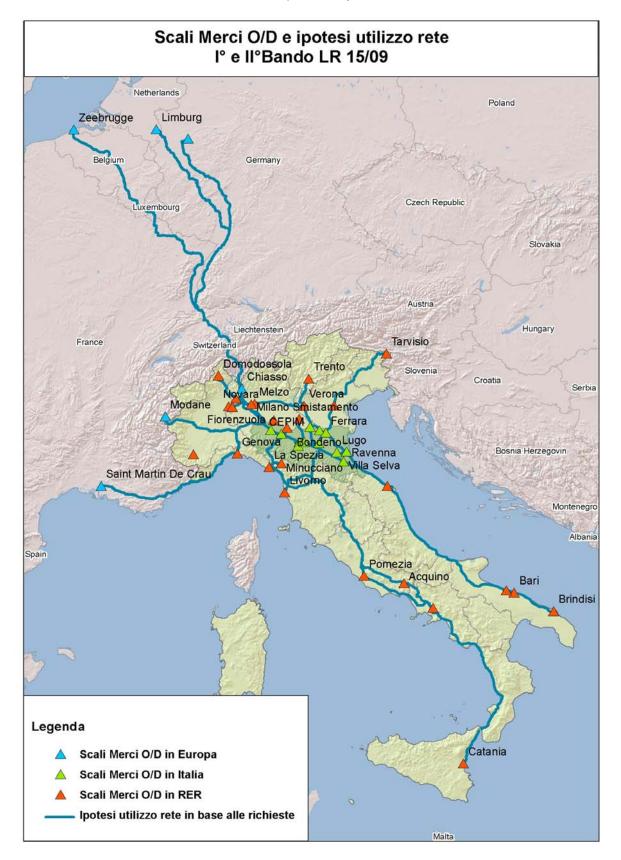
FER effettua la trazione di 3 servizi, mentre ulteriori 5 servizi vengono effettuati dalle imprese NorgCargo (2), Interporto Servizi Cargo (2, con mezzi di trazione noleggiati dall'Impresa Rail Traction Company) e DB (1).

E' interessante sottolineare che i **chilometri percorsi fuori dal territorio regionale sono il 59%**, a dimostrazione che l'incentivo che la Regione Emilia-Romagna ha attuato ha portato benefici territorialmente molto più estesi.

Figura 320 Chilometri percorsi entro e fuori il territorio regionale dei servizi attivati



Figura 321 L.R. 15/09 - Servizi incentivati e avviati (Anno 2010)



Al 31 dicembre 2010 solo il 40% dei nuovi servizi ferroviari attivati grazie alla L.R. 15/09 ha concluso il primo anno di attivazione (14 servizi sui 35 finanziati); gli altri servizi concluderanno il primo anno entro maggio.

Di questo 40% di cui si può fare un primo bilancio, è interessante notare che la maggior parte hanno trasportato molte più tonnellate di quelle per cui è stato chiesto il finanziamento, infatti il 40% dei servizi incentivati ha trasportato 1.775.077 di tonnellate aggiuntive, di cui solo 1.014.075 finanziate. Questo può far ritenere che i benefici attesi possano essere confermati dai risultati.

Verona Padova Milano Brescia Brennero PIACENZA INTERMODALE Torino RF MO ERPORTO RUBIERA BOLOGNA MODENA DINAZZANO PO RAVENNA Genova VILLA SELVA FC RN Ancona Firenze Roma Piattaforma Logistica RER su Rete Ferroviaria e nodi con tonnellate aggiuntive LR15 in RER Altri hub logistici Tonnellate aggiuntive Rete Ferroviaria per trasporto merci Scali Ferroviari LR15 - Solo nodi RER Linee a doppio binario elettrificate Scali attivi Porto di Ravenna Linee a semplice binario elettrificate Scalo in completamento Aeroporto di Bologna Origine LR15 Linee a semplice binario non elettrificate Altri scali Destino LR15 - Rete Ferroviaria Extra Regionale

Figura 322 Risultati parziali L.R. 15/09 Tonnellate dei servizi che hanno concluso al 31/12/2010 il primo anno di attività

10.6 LA LOGISTICA URBANA

Il governo della distribuzione delle merci nelle città è uno degli ambiti di intervento più importanti per ridare efficienza ai sistemi urbani e, nello stesso tempo, per ridurre i livelli critici 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 modificare l'organizzazione della distribuzione delle merci nelle aree urbane.

L'Emilia-Romagna è l'unica regione che si sia dedicata con una serie di iniziative legislative e di supporto tecnico/conoscitivo al tema della logistica urbana. L'intervento regionale, in questo difficile ambito, grazie al ruolo di coordinamento, garantisce una maggiore circolazione delle esperienze più qualificanti dei progetti di altre realtà, a vantaggio dei singoli Enti locali che debbono attuare i progetti.

Gli interventi promossi dalla Regione nell'ambito della logistica urbana prendono avvio dalla ricerca di strumenti che possano risultare coerenti con gli obiettivi di migliorare la qualità dell'aria. Gli "Accordi sulla qualità dell'aria" hanno costituito fin dal 2002 l'occasione per intensificare i programmi delle Province e dei Comuni nel settore⁷⁹. In particolare la **Misura 5** riguarda il trasporto merci in ambito urbano e prevede "interventi infrastrutturali e tecnologici per la mobilità sostenibile dei mezzi utilizzati nelle attività produttive e commerciali e di distribuzione delle merci", attraverso la promozione di specifiche azioni volte a rendere più funzionale il trasporto destinato sia alla distribuzione commerciale sia all'acquirente finale e soprattutto meno impattante.

La Regione ha individuato due parametri su cui agire: la **congestione del traffico** e le **emissioni inquinanti**. Si tratta di variabili i cui valori sono agevolmente calcolabili nel tempo, consentendo di monitorare lo stato di successo del progetto stesso.

E' centrale **l'obiettivo di impostare progetti fondati sulla ricerca di soluzioni integrate**. Si tratta di attivare un insieme coerente di strumenti e soluzioni tecniche in grado di potenziare lo sviluppo di fattori di successo all'interno di un contesto urbano specifico con un sapiente dosaggio di tre elementi:

- tecnologia (ICT, tecnologia dei trasporti, ecc.);
- politica (regolamenti comunali, sistema di pianificazione urbana, politiche di comunicazione, ecc.);
- organizzazione e coinvolgimento degli stakeholder.

In definitiva gli **obiettivi che si intende raggiungere** sono sostanzialmente tre:

- 1. aumentare il coefficiente di carico. Mezzi più saturi riducono il numero dei mezzi che circolano;
- 2. favorire il cambio di modalità. Le merci vengono caricate per la consegna finale su mezzi ecocompatibili (metano, elettrici, ecc.);
- 3. migliorare l'utilizzo delle infrastrutture. Si tratta di ottimizzare l'uso delle piazzole con l'utilizzo di sistemi di prenotazione e di razionalizzare il traffico della rete stradale.

Gli elementi principali dei progetti in corso di attuazione nelle 12 città coinvolte con la Misura 5 sono i seguenti:

- governo degli accessi e dei percorsi, regolazione e ottimizzazione delle infrastrutture viarie mediante definizione di finestre orarie, corsie e piazzole dedicate, percorsi ottimizzati per tipologie di veicoli;
- misure per consolidamento carichi e efficienza del trasporto e riduzione del numero di mezzi che entrano in centro (misure regolamentari e riorganizzative; piattaforme per la distribuzione urbana CDU; cabine di regia);

⁷⁹ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 13.1.2 "Le misure del IX Accordo per la qualità dell'aria 2010-2012".



 riduzione delle emissioni inquinanti con azioni per la sostituzione o la trasformazione dei veicoli con altri a basso impatto.

Attualmente i progetti sono tutti in corso di realizzazione e sono stati già attivati in alcune parti; solo Parma ha concluso la realizzazione del progetto e tutte le parti previste sono entrate in esercizio. Le cifre liquidate complessivamente dalla Regione agli Enti locali per i progetti di logistica urbana ammontano, al 2010, a 1.933.450,07 euro, sui 6.104.249,43 impegnati, sul costo complessivo di 12.104.971,88 euro.

Complessivamente, i **risultati ottenuti dal 2002 al 2009** con l'applicazione degli Accordi sulla qualità dell'aria e l'attivazione dei relativi progetti (tra cui quelli finanziati dalla Misura 5), sono i seguenti: **diminuzione media delle PM**₁₀ **del 15% e diminuzione del numero dei superamenti del 19%**, nonostante condizioni meteo climatiche avverse (aumento costante dei giorni senza pioggia o vento).

Infine il programma di attività sulla logistica urbana sviluppato dalla Regione, oltre al sostegno alla trasformazione dei veicoli verso tecnologie meno inquinanti, al sostegno alla realizzazione di progetti in corso con la Misura 5 e alla costante sollecitazione all'attività dei Comuni nell'ambito degli Accordi sulla qualità dell'aria, è continuato con **attività di divulgazione e di formazione** verso i tecnici comunali e di sperimentazione, anche nell'ambito di nuovi specifici progetti europei.

La città di **Parma ha completato nel 2010 la realizzazione del progetto** di razionalizzazione della distribuzione delle merci in ambito urbano, cofinanziato dalla Regione. Nel **progetto, denominato 'Ecologistics'**, il modello organizzativo è costituito da tre componenti principali:

- 1. nuova regolamentazione di accesso all'area entro i viali di circonvallazione e di fruizione degli spazi di sosta che fa riferimento a specifiche caratteristiche minime in termini di emissione dei mezzi e di coefficiente di riempimento;
- 2. creazione di modello di servizio che fa capo a un centro di distribuzione urbana (CDU), attuato presso il CAAL, con la funzione di consolidare le merci di alcune specifiche filiere che poi sono consegnate con una flotta di veicoli ecocompatibili, dotato di sistemi informatici per la gestione e la tracciabilità;
- 3. accreditamento veicoli e piattaforme esistenti in base a requisiti definiti.

Quest'ultimo punto determina la caratteristica principale del progetto, cioè la sua **flessibilità**. Ecologistics infatti non individua una soluzione univoca e rigida al problema della consegna delle merci, ma garantisce l'accesso al centro storico o con l'accreditamento del proprio veicolo o dando la possibilità di lasciare le merci presso una piattaforma accreditata, garantendo sia una maggiore saturazione del carico, sia performance ambientali elevate per i veicoli in consegna.

I requisiti necessari per l'accreditamento dei veicoli sono:

- trasporto merci appartenenti alle seguenti filiere: tradizionali, freschi, tradizionali secchi, collettame, capi appesi e Ho.Re.Ca (Hotel, Restaurant, Caffè);
- utilizzo di veicoli eco-compatibili (GPL, metano, biffe o elettrico) e/o conformi alle norme Euro 3, Euro 4;
- utilizzo dei veicoli con massa complessiva a pieno carico non superiore a 3,5 tonnellate;
- percentuale di riempimento pari almeno al 70% della capacità di carico (in volume/peso) del veicolo;
- attivazione di un sistema di localizzazione che consenta la rintracciabilità del veicolo.

10.6.1 Progetti europei per la logistica urbana

Nel corso del 2010 le attività che hanno vista coinvolta la Regione, in collaborazione con ITL, nello sviluppo di progetti europei sui temi della pianificazione dei trasporti, della logistica e del trasporto merci, sono il **progetto SUGAR e il progetto SoNorA**.

10.6.1.1 Progetto Sugar

La Regione Emilia-Romagna è **lead partner del progetto europeo SUGAR** (Sustainable Urban Goods Logistics Achieved by Regional and Local Policies), che si svolge nell'ambito del Programma di Cooperazione Territoriale INTERREG IV C, con finanziamenti al 75% dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) e al 25% dal Fondo di rotazione nazionale.

Il progetto affronta il problema dell'inefficiente e inefficace gestione della distribuzione urbana delle merci, in quanto componente critica per l'intero sistema dei trasporti e fonte primaria di inquinamento. SUGAR promuove lo scambio, il confronto e il trasferimento di esperienze, di buone pratiche e di modelli di policy in materia di city logistics, coinvolgendo a livello europeo contesti locali con livelli di esperienza eterogenei, *good practice* e *transfer sites*.

Gli **obiettivi del progetto** sono il miglioramento delle politiche esistenti; lo sviluppo di nuove politiche locali e regionali; lo sviluppo di un ampio programma di coinvolgimento di Amministrazioni pubbliche non partner del progetto, l'Enlarged Transfer Programme, nel quale attivare un dibattito e trasferire competenze per lo sviluppo delle politiche di city logistics.

Le attività sono strutturate in tre fasi:

- raccolta e analisi di buone pratiche, con identificazione e quantificazione dei principali indicatori di performance delle soluzioni di city logistics;
- trasferimento delle esperienze tramite tavole rotonde, sessioni di formazione, workshop ed eventi pubblici;
- sviluppo di *action plan* per la city logistics nelle città e nei contesti locali e regionali partecipanti al progetto, anche sulla base di specifiche analisi e di workshop con i principali *stakeholder*.

A livello regionale sono stati coinvolti tutti i comuni che hanno attivato progetti di logistica urbana nell'ambito della Misura 5. Sulla base degli interessi prioritari manifestati dai Comuni, sono stati programmati gli incontri della Train the Trainer Session, per la formazione dei tecnici sia a livello internazionale che locale. Gli incontri formativi, iniziati nel 2009 sono continuati anche nel 2010.

A livello locale è stata organizzata dalla Regione una giornata specifica di approfondimento rivolta ai Comuni della Misura 5 sulla progettazione delle piazzole di carico e scarico, tenuta dal Professor Jean-Baptiste Thèbaud, alla quale hanno partecipato i Comuni di Parma, Modena, Bologna, Rimini e Ferrara.

10.6.1.2 Progetto SoNorA

Il progetto SoNorA (*SOuth-NORth Axis*) si svolge nell'ambito del Programma di Cooperazione Territoriale Central Europe; è stato approvato il 23 luglio 2008 e **coinvolge 70 soggetti istituzionali di cui 25 partner e 35 organismi collegati**, che svolgono la funzione di osservatori, provenienti da diversi Paesi (oltre all'Italia, ci sono Germania, Austria, Slovenia, Repubblica Ceca, Polonia e Svezia). Ha uno **stanziamento complessivo di oltre 7 milioni di euro**, finanziato per oltre cinque milioni e mezzo di euro da fondi comunitari.

Il progetto supporta le Regioni dell'Europa centrale nello sviluppo dell'accessibilità lungo l'asse Sud-Nord, tra l'Adriatico e il Baltico.

Nell'ambito del progetto si sta sviluppando un *business case* sui **settori parcel e retail con focus sul tema della logistica urbana**. Il *business case* è finalizzato a:

- favorire il confronto pubblico-privato nella progettazione e nello sviluppo di politiche locali;
- analizzare e testare i benefici che possono derivare dall'armonizzazione su scala regionale delle regole e degli interventi su primo/ultimo miglio assunte dagli Enti locali;
- favorire lo sviluppo di politiche di logistica urbana che superino la logica di progettazione di soluzioni locali, per individuare linee di gestione omogenee da implementare a livello regionale.

Nel *business case* sono **coinvolti due grandi operatori privati Coop** (leader italiano nel segmento retail) e **DHL** (uno dei leader europei e mondiali nel settore del parcel), selezionati con gara ad evidenza pubblica, e **i principali Comuni dell'Emilia-Romagna** che hanno attivi progetti di logistica urbana.

L'obiettivo operativo è quello di individuare soluzioni per un'ottimizzazione del primo/ultimo miglio dei *network* che operano su tutti i principali corridoi europei di trasporto: riduzione dei *lead-time*, ottimizzazione della pianificazione territoriale e della programmazione operativa, scelta delle modalità ottimali, ecc.

Le attività previste sono:

- la raccolta e il confronto di esperienze italiane ed europee inerenti filiere, reti, aree urbane;
- l'attivazione di tavoli di confronto tecnico inerenti le reti distributive della GDO, le misure amministrative, gli strumenti di pianificazione, finalizzati a favorire lo scambio fra amministratori pubblici e operatori privati, evidenziare criticità e reciproci vincoli, individuare ipotesi di soluzioni condivise;
- l'individuazione dei progetti pilota (sperimentazioni pratiche per testare la validità delle soluzioni individuate dai tavoli di lavoro), raccolta, valutazione e disseminazione dei risultati.

Le analisi sulla filiera GDO hanno evidenziato che questa è già "ottimizzata" e ulteriori interventi regolamentativi rischiano di introdurre inefficienze (con impatti sui costi ed esternalità negative). È tuttavia una filiera ha un peso relativo nella ZTL, ma ha uno sviluppo in aumento.

Le analisi sulla filiera parcel hanno infine evidenziato che:

- il conto proprio si conferma il trasporto meno efficiente con un 30% di movimenti e un 52% dei mezzi, mentre i corrieri espresso risultano la tipologia di operatori con maggiore efficienza (25% movimenti e 6% mezzi);
- l'impatto delle regolamentazioni amministrative sull'efficienza dell'operatore (tre città campione) in base all'analisi dei dati di DHL, non sembrano determinare sostanziali differenze di efficienza tra ZTL e area urbana (efficienza = numero di clienti serviti in un giro da un solo veicolo).

Le valutazioni sviluppate nei tavoli di discussione tra pubbliche Amministrazioni e operatori privati, hanno portato all'individuazione di due leve d'azione prioritarie per l'ottimizzazione (efficienza e sostenibilità) della gestione del primo e ultimo miglio in ambito urbano, che saranno sperimentate nel progetto pilota:

- l'accreditamento, cioè l'introduzione di sistemi, con criteri e regole omogenee, che consenta all'Amministrazione di preselezionare gli operatori in grado di rispettare parametri organizzativogestionali e la sostenibilità nella distribuzione merci nel primo e ultimo miglio urbano, per attribuire ad essi condizioni operative meno restrittive/più favorevoli nelle ZTL rispetto agli operatori non efficienti o di inadeguata sostenibilità;
- l'armonizzazione delle limitazioni all'accesso e sosta nei centri storici dei Comuni pilota, coerenti con le esigenze di efficienza e sostenibilità del servizio oltre che di limitazione della congestione e dell'inquinamento.

In relazione alla prima leva d'azione, nel 2010 è stato elaborato uno schema di riferimento, sul quale sono in corso approfondimenti di tipo giuridico; per la seconda si è deciso di avviare una sperimentazione nel comune di Reggio Emilia.

Sulla base del confronto tra le varie categorie di regolamentazione, emerge che l'attuale regolamentazione di Reggio Emilia è una delle più penalizzanti rispetto agli operatori professionali efficienti. La particolare configurazione delle fasce orarie di accesso a Reggio Emilia riduce di fatto a circa un quarto il tempo utile a sviluppare il servizio e impone forti limiti al ciclo operativo degli utenti. La sperimentazione si svolgerà durante una settimana della prima metà del 2011.

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

10.7.1 Investimenti per il Porto di Ravenna

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

I **finanziamenti statali** gestiti dal nostro settore sono alcuni di quelli assegnati dal Ministero dell'Ambiente alla nostra Regione, legati alla delocalizzazione dello scalo merci pericolose (intervento conclusosi a fine 2008).

I **finanziamenti regionali** erogati al Porto di Ravenna (stanziati dalle leggi regionali 23/88, 9/95 e 30/96), sono stati impiegati per il potenziamento delle infrastrutture viarie, ferroviarie e per l'approfondimento dei fondali. Nello specifico, tali finanziamenti sono stati assegnati come riportato nella tabella seguente:

Tabella 113
Programma finanziamenti

Opere	Fonte regionale di finanziamento	Importo programmato	Stato di attuazione		
Realizzazione dorsale ferroviaria in sinistra Candiano	Fondi L.R. 23/88	€ 2.530.638,81	Lavori conclusi fine 2008		
Ammodernamento via Baiona	Fondi L.R. 30/96	€ 1.291.145,25	Lavori in corso		
Approfondimento fondali Candiano a -10.50	Fondi L.R. 9/95	€ 6.713.939,69	Lavori conclusi		
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 appalto dei lavori		
Approfondimento dei fondali del canale Candiano fino a -11,50 m dalla boa di allineamento fino a Largo Trattaroli - primo stralcio funzionale	Fondi L.R. 9/95	€ 1.032.913,80	In corso appalto dei lavori		

Sono inoltre in previsione **ulteriori finanziamenti statali legati all'Intesa Generale Quadro**, le cui risorse, ancora da reperire, sono riassunte nel paragrafo 2.2.3 "L'Intesa Generale Quadro" del presente documento.

10.7.2 Investimenti per la logistica urbana

Le risorse stanziate per la progettazione degli interventi di logistica urbana sono 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 coprono fino al 70% dei costi di progettazione, mentre la restante quota è stanziata dagli Enti locali.

Gli investimenti messi a disposizione per la realizzazione dei progetti sono regionali, al 50% del costo complessivo. Al finanziamento aggiuntivo degli interventi possono partecipare anche privati o altri Enti, oltre agli Enti locali interessati.

Il costo complessivo della sola realizzazione degli interventi è di 11.204.000,97 euro, di cui 4.820.692,43 euro di risorse regionali.

Di seguito si riporta una tabella riepilogativa dei finanziamenti erogati, previsti e impegnati per la realizzazione dei **progetti del programma regionale sulla logistica urbana**.

Tabella 114
Programma regionale degli interventi di logistica urbana (in euro, esclusa IVA)

Programma regionale degli interventi di logistica urbana (in euro, esclusa IVA)								
		PROGETTAZIONE			ZZAZIONE			
9	Fonti di finanziamento		contributo regionale 50% circa					
¥.				MISURA 5 B				
2	Prog.			Risorse impegnate		TOTALE	CIFRE	
AMBITO URBANO	Prog. europeo City Ports A	euro peo Mero pe A	Fondi Regione (L.R. 30) A	Efficienza mezzi merci, strumenti di segnalazion e e impianti	Interventi coordinati di logistica urbana B	CONTRIBUTI (A + B)	LIQUIDATE al 2010	
				В	ь			
CESENA			33.180,00 70% di 47.400,00	-	-	33.180,00 su 47.400,00	-	
FORLI'			45.700,20 70% di 65.286,00	-	667.000,00 su 1.359.432,00	712.700,20 su 1.424.718,00	45.700,20	
MODENA		150.4 32,00		-	275.000,00 su 552.000,00	425.432,00 su 702.432,00	241.134,30	
SASSUOLO	-	-	-	100.000,00 su 200.000,00	-	100.000,00 su 200.000,00	-	
RAVENNA	150.400,00		96.000,00 80% di 120.000,00	50.000,00 su 100.000,00	-	296.400,00 su 370.400,00	296.400,00	
FAENZA			103.000,00 68,6% di 150.000,00	30.026,00 su 72.047,00	-	133.026,00 su 222.047,00	81.506,41	
RIMINI			54.344,38 70% di 77.640,00	-	268.624,99 su 572.249,98	386.694,38 su 764.340,00	54.344,38	
PIACENZA		150.4 32,00	85.000,00 85% di 100.000,00	163.235,83 su 326.478,45	118.796,00 su 245.500,00	517.463,83 su 822.410,46	391.821,63	
BOLOGNA			114.744,00 70% di 163.920,00	229.088,58 su 1.026.958,37	826.000,00 su 1.664.333,00	1.169.832,58 su 2.855.211,37	286.332,58	
IMOLA	-	-	56.291,76 70% di 80.416,80	-	355.400,00 su 955.700,00	411.691,76 su 1.036.116,80	56.291,76	
PARMA	150.000,00			-	671.133,51 su 1.342.267,02	821.133,51 su 1.492.267,02	332.719,31	
FERRARA			54.799,50 70% di 78.285,00		845.256,68 su 1.690.513,36	900.056,18 su 1.768.798,36	54.799,50	
REGGIO EMILIA			92.400,00 70% di 132.000,00	167.500,00 su 380.816,90	-	259.900,00 su 512.816,90	92.400,00	
TOTALE	300.400,00	300.8 64,00	735.459,84 su 1.014.947,80	739.850,41 su	4.027.211,18 su	6.104.249,43 su 12.104.971,88	1.933.450,07 su 6.104.249,43	
		04,00	3u 1.014.347,00	2.106.300,72	8.381995,36	12.104.37 1,00	0.104.245,43	

10.7.3 Investimenti per il trasporto ferroviario delle merci (L.R. 15/09)

Le risorse stanziate per incentivare il trasporto ferroviario delle merci sono previste dalla L.R. 15/09 "Interventi per il trasporto ferroviario delle merci", che prevede un impegno di 3 milioni di euro per 3 anni, dal 2010 al 2012, per 9 milioni di euro complessivi. Le risorse sono regionali. La quota di 3 milioni di euro per l'anno 2010 è già stata assegnata. Di seguito si riporta una tabella riepilogativa che evidenzia i servizi ferroviari e i relativi contributi assegnati.

Tabella 115 Elenco servizi ferroviari e relativi contributi assegnati per il 2010 – L.R. 15/09

Impresa beneficiaria		Servizio ferroviario	Tipologia di traffico	Contributo richiesto 2010 (€)	Contributo assegnato/concesso 2010 (€)			
Prir	Primo bando 2010							
1	Dinazzano Po SpA	Porto di Ravenna - Dinazzano	Tradizionale	306.720,00	306.720,00			
2	Italcontainer SpA	Modena - Ravenna	Intermodale marittimo	59.400,00	59.400,00			
3	Italcontainer SpA	La Spezia - Bologna Interporto	Intermodale marittimo	105.600,00	105.600,00			
4	Borsari Logistica Srl	Porto di Ravenna - Raccordo Borsari Poggio Rusco	Tradizionale	57.240,00	57.240,00			
5	Italcontainer SpA	Bologna Interporto-Falconara	Intermodale marittimo	118.800,00	118.800,00			
6	Sogemar SpA	Dinazzano - La Spezia	Intermodale marittimo	96.000,00	96.000,00			
7	Sogemar SpA	La Spezia - Dinazzano	Intermodale marittimo	48.000,00	48.000,00			
8	Italcontainer SpA	Genova Voltri - Bologna Interporto	Intermodale marittimo	64.800,00	64.800,00			
9	Marcegaglia SpA	Ravenna - Mantova Stabilimento Gazoldo	Tradizionale	52.920,00	52.920,00			
10	Trenitalia SpA	Cava Tigozzi - stabilimento Marcegaglia Ravenna	Tradizionale	69.615,00	69.615,00			
11	Marcegaglia SpA	Ravenna - Casal Maggiore (CR)	Tradizionale	37.240,00	37.240,00			
12	Hupac intermodal S.A	Busto Arsizio - Bologna Interporto	Intermodale terrestre	61.914,00	61.914,00			
13	Italcontainer SpA	Livorno Calambrone - Bologna Interporto	Intermodale marittimo	54.000,00	54.000,00			
14	Hupac intermodal S.A	Bologna Interporto- Busto Arsizio	Intermodale terrestre	26.108,00	26.108,00			
15	Logtainer Srl	Rubiera - La Spezia	Intermodale marittimo	29.040,00	29.040,00			
16	Logtainer Srl	Rubiera - Livorno	Intermodale marittimo	41.160,00	41.160,00			
17	VTG Italia Srl	Porto Corsini - Ravenna Raffineria Sarpom di Trecate	Tradizionale	30.436,00	30.436,19			
18	Gestione Servizi Interporto Srl	Bologna Interporto - Roncafort Trento	Tradizionale	120.000,00	120.000,00			
19	Kombiverkehr Deutsche Gesellschaf Tfur kombinierten - Guterverkehr mbH & Co Kg	Wuppertal - Piacenza	Intermodale terrestre	200.000,00	200.000,00			
20	Interporti Servizi Cargo SpA	Bologna - Nola	Intermodale terrestre	121.500,00	121.500,00			
21	Interporti Servizi Cargo SpA	Nola - Bologna	Intermodale terrestre	95.256,00	95.256,00			
22	Metrocargo Italia Srl	Bologna Interporto- Latina Scalo	-	99.770,00	99.770,00			
23			-	24.943,00	24.943,00			
	TOTALE 1.920.462,00 1.920.463,19							

Seco	ndo bando 2010				
1	Ignazio Messina & C. SpA	Genova Marittima - Dinazzano	Intermodale marittimo	120.402,00	120.402,00
2	Spinelli Srl	Dinazzano - La Spezia	Intermodale marittimo	122.560,00	122.560,00
3	Cepim	Castelguelfo (PR) - La Spezia	Intermodale marittimo	64.800,00	64.800,00
4	Italcontainer SpA	Bologna interporto - La Spezia Marittima	Intermodale marittimo	135.000,00	135.000,00
5	Spinelli Srl	Dinazzano - Genova	Intermodale marittimo	45.864,00	45.864,00
6	Spinelli Srl	Dinazzano - Livorno	Intermodale marittimo	27.544,00	27.544,00
7	Beneventi SRL	Minucciano (LU) - Dinazzano	Intermodale terrestre	179.150,00	179.150,00
8	Interporto Servizi Cargo SpA	Milano Smistamento - Bologna interporto	Intermodale terrestre	88.905,60	88.905,60
9	Interporto Servizi Cargo SpA	Novara - Bologna interporto	Intermodale terrestre	88.905,60	88.905,60
10	Gab Spedizioni Trasporti internazionali	Brindisi - Villaselva (FC)	Tradizionale	70.502,40	70.502,40
11	Interporto Servizi Cargo SpA	Verona - Bologna interporto	Intermodale terrestre	70.383,60	70.383,60
12	Interporto Servizi Cargo SpA	Bologna interporto - Bari	Intermodale terrestre	66.096,00	65.520,61
TOTALE				1.080.113,20	1.079.537,81
Total	Totale complessivo: 35 servizi finanziati			3.000.575,20	3.000.000,00

La tabella successiva mostra invece i contributi assegnati per **singola impresa beneficiaria**.

Tabella 116
Contributi complessivamente assegnati ripartiti per Impresa – L.R. 15/09
(Anno 2010)

Impresa (in ordine alfabetico)	Contributo euro
Beneventi SRL	179.150,00
Borsari Logistica Srl	57.240,00
Ce.P.I.M SpA	64.800,00
Dinazzano Po SpA	306.720,00
Gab Spedizioni Trasporti internazionali	70.502,40
Gestione Servizi Interporto Srl	120.000,00
Hupac intermodal S.A	88.022,00
Ignazio Messina & C. SpA	120.402,00
Interporti Servizi Cargo SpA	530.471,41
Italcontainer SpA	537.600,00
Kombiverkehr Deutsche Gesellschaf Tfur kombinierten - Guterverkehr mbH & Co Kg	200.000,00
Logtainer Srl	70.200,00
Marcegaglia SpA	90.160,00
Metrocargo Italia Srl	124.713,00
Sogemar SpA	144.000,00
Spinelli Srl	195.968,00
Trenitalia SpA	69.615,00
VTG Italia Srl	30.436,19
Totale	3 000 000 00