

Capitolo 9

La logistica, il trasporto merci e il Porto di Ravenna

9 Monitoraggio del settore

9.1 PREMESSA

In questo capitolo vengono presentati i temi che 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, il **trasporto ferroviario delle merci** e le strutture di servizio al trasporto (strutture ferroviarie quali **scali merci/interporti** e **nodi logistici**), settore nel quale la Regione ha attivato interventi molto importanti, tra cui una 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, in particolare per le problematiche del trasporto di corto raggio. Completa il quadro l'attività regionale relativa alla razionalizzazione del trasporto merci nelle aree urbane, la **logistica urbana**, che riveste grande importanza per l'efficienza e la vivibilità delle città.

Per parlare di trasporto delle merci occorre fare riferimento anche alle condizioni dell'economia nazionale e regionale, che si riflette direttamente sull'andamento dello scambio dei beni e sul loro trasporto. Un tema ricorrente è quindi quello dell'andamento della crisi economica che ha determinato, a partire dalla fine del 2008, una contrazione in tutti i settori.

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

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.

Per inquadrare il contesto economico generale nell'ambito del quale si misura il trasporto merci regionale, si può affermare che nel 2013 gli indicatori economici mostrano un rallentamento della recessione, con una moderata e diseguale ripresa economica.

Il calo del Prodotto Interno Lordo nazionale nel 2013, secondo ISTAT, è rallentato rispetto all'anno precedente ed è diminuito in media dell'1,9%, rispetto al calo medio dell'Eurozona che è stato di -0,4%. Il tasso nazionale d'inflazione medio annuo per il 2013 in Italia è stato dell'1,2%, mentre il dato medio dell'Eurozona è stato dell'1,3%.

Dal lato della domanda, nel 2013 si registra una caduta del 2,2% dei consumi finali nazionali, con un calo delle importazioni del 2,8% rispetto al 2012, mentre le esportazioni di beni e servizi hanno segnato un aumento dello 0,1%.

Vi sono tuttavia dei segnali di stabilizzazione degli acquisti delle famiglie, anche se la spesa per consumi resta quasi dell'8% inferiore al livello del 2007 e risente delle scarse prospettive dell'occupazione, che nel 2013 ha continuato a diminuire, calando del 2% sul 2012.

Infine l'andamento della produzione industriale ha registrato nel 2013 un calo del 3% rispetto al 2012 (in cui era già scesa del 6,7% rispetto al 2011). A livello settoriale, il valore aggiunto ha registrato un calo in volume in tutti i principali comparti, a eccezione dell'agricoltura, silvicoltura e pesca (+0,3%). Le diminuzioni sono state del 3,2% nell'industria in senso stretto, del 5,9% nelle costruzioni e dello 0,9% nei servizi.

9.2 STATO DELL'ARTE E PROSPETTIVE DEL SETTORE TRASPORTI “DOPO LA CRISI”

La Regione Emilia-Romagna nel 2013 ha svolto, attraverso l'Istituto dei trasporti e la logistica ITL, un'indagine qualitativa volta a comprendere lo **stato dell'arte e le prospettive di sviluppo del settore trasporti «dopo la crisi»**. Nell'ambito di tale approfondimento, svoltosi tra i mesi di novembre 2013 e gennaio 2014, sono stati coinvolti un gruppo di primari esperti nazionali della materia: Luca Antonellini, Oliviero Baccelli, Sergio Bologna, Agostino Cappelli, Carlo Carminucci, Paolo Celentani, Sergio Curi, Zeno D'Agostino, Paolo Guglielminetti, Luca Mantecchini, Gino Marchet, Marco Ponti, Alberto Regattieri, Marco Spinedi, Pietro Spirito.

Gli esperti sono stati prima intervistati singolarmente e successivamente riuniti collegialmente a Bologna, il 14 gennaio 2014, presso la sede dell'Assessorato ai Trasporti della Regione Emilia-Romagna, per discutere quanto emerso dai colloqui individuali. L'esito finale è risultato essere un ricco e articolato quadro degli impatti degli scenari economici nazionali e internazionali in atto sulla filiera del trasporto e della logistica della regione Emilia-Romagna e più in generale del Nord del Paese.

Quanto emerso dipinge l'Italia come un paese debole per di più appartenente all'area economica ad oggi più fragile (l'Europa). L'Italia intercetterà più lentamente la ripresa globale rispetto altri paesi UE, pertanto non si avranno impatti positivi sull'occupazione.

Tuttavia, un gruppo di 10 province del nord Italia, alcune delle quali appartenenti all'Emilia-Romagna, hanno risposto alla crisi in modo molto diverso. All'interno di queste province i trend del Pil, dell'export e i dati demografici presentano segni opposti rispetto al dato nazionale. Non si può pertanto lavorare sulle medie ma bisogna focalizzare i driver puntuali in quanto la crisi ha differenziato fenomeni che erano già a loro volta disomogenei. Lo scenario critico è aggravato dall'**assenza di una politica nazionale dei trasporti**. Con la legge obiettivo del 2001 si è decretata la morte dei piani dei trasporti, avendo deciso che sono le delibere del CIPE (organismo politico) ad approvare e dare attuazione agli investimenti. Con il completamento dei corridoi europei aumenterà la capacità di penetrazione dei più forti, ovvero si avvantaggeranno i vettori internazionali e i loro nodi terminali (anche quelli ubicati all'interno del nostro Paese). In accordo con i grandi vettori, le imprese ferroviarie regionali potrebbero tuttavia trovare una specializzazione su ultimo miglio ferroviario e servizi di manovra.

La globalizzazione presenta oggi effetti decrescenti sulla crescita del commercio mondiale, con conseguenti impatti negativi sulla portualità Adriatica, in particolare in quanto l'impatto negativo che da ciò deriva determina un calo dei traffici extra-Suez. Si assiste a un ribaltamento del paradigma fino ad oggi prevalente, che vedeva nei paesi emergenti (BRICS in primis) i luoghi che trainano i commerci mondiali, a favore di un ritorno alla crescita delle economie “tradizionali” (Stati Uniti e Giappone in primis). Il gigantismo navale, fenomeno ancora largamente in atto, determina un minor numero di toccate in porti maggiormente attrezzati; pertanto, in assenza di una politica nazionale, una rincorsa generalizzata dei porti italiani ad accaparrarsi flussi containerizzati è autolesionista.

Questo è vero soprattutto per quei porti, quali quelli del nord del Tirreno e del nord Adriatico, che competono sul medesimo territorio di riferimento. Ciò espone i nostri porti allo strapotere delle Compagnie di navigazione, che peraltro non rilevano elementi distintivi tra i porti italiani, in quanto caratterizzati da un'offerta indifferenziata. Senza un porto hub nel Nord Adriatico il processo di gigantismo rischia di dirottare i flussi sul Tirreno o addirittura su altri hub del Mediterraneo. La portualità italiana difficilmente potrà risultare protagonista di un percorso di bilanciamento dei flussi tra nord e sud Europa, nonostante si registri da parte dell'imprenditoria tedesca la volontà di “liberarsi” dell'egemonia del Northern Range.

Esistono due mondi, ovvero quello dei porti e quello degli interporti, che sino ad oggi hanno dialogato pochissimo o nel modo sbagliato (come nel caso dei distretti logistici) e che dovrebbero invece farlo di più e meglio. Per quanto riguarda invece il trasporto su gomma e la logistica, l'Italia

è un paese con una **bassa esternalizzazione della logistica** in quanto all'elevata presenza di imprese caratterizzate da una dimensione minima sotto la quale non conviene terziarizzare la logistica.

C'è infatti una barriera strutturale all'esternalizzazione che risiede nella dimensione dell'impresa dal momento che i costi di gestione della relazione sono troppo alti quando la dimensione è troppo piccola. Per quanto invece concerne il trasporto merci via gomma, quello pesante è già esternalizzato mentre quello leggero è e rimarrà, in assenza di interventi, appannaggio esclusivo del conto proprio, tradizionalmente caratterizzato da una flotta più inquinante.

L'offerta di trasporto e logistica pare aver aumentato la dimensione media, tuttavia i fenomeni (recenti) di aggregazione tra gli operatori italiani sono avvenuti più per incorporazione di porzioni di aziende decotte che per reali progetti strategici. I segmenti in crescita paiono essere il trasporto espresso di pallet e l'e-commerce, tuttavia in questi casi la crescita della domanda si registra "a doppia cifra" semplicemente in quanto l'Italia parte da numeri molto bassi rispetto agli altri paesi di riferimento.

9.3 IL PORTO DI RAVENNA

Il Porto di Ravenna, che penetra all'interno della città sviluppandosi per oltre 11 km di lunghezza da Porto Corsini fino alla Darsena di città, si è trasformato nel tempo **da porto industriale a porto prevalentemente commerciale**, distinguendosi peraltro nello sviluppo della cantieristica navale e nel trasporto delle rinfuse solide, che costituiscono circa il 43% del traffico portuale. È un porto canale con 25 terminal privati, 16 km di banchine operative e fondali attualmente da -10,50 m., che, nella zona fino a largo Trattaroli, arrivano già a -11,50 m. La superficie complessiva dei magazzini è di 2.800.000 m², per i piazzali è di 1.400.000 m² e relativamente a serbatoi/silos la capacità 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.

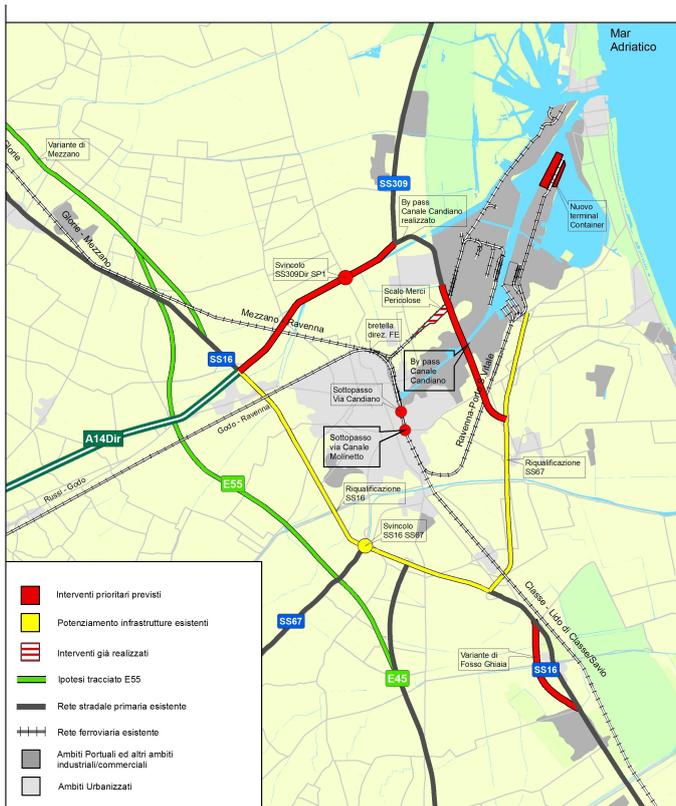
Nell'area prettamente portuale sono presenti infatti, a testimoniare l'origine industriale dello scalo, **stabilimenti produttivi** (imprese quali Marcegaglia e Fassa) e depositi costieri di materie prime di svariata natura (chimica, petrolifera, alimentare). Nel complesso le due tipologie di insediamento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

Figura 232
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** e per questo è stato inserito dalla Comunità europea nel nuovo regolamento per le reti TEN-T approvato con Regolamento Europeo n. 1315/2013 del 11/12/2013, tra i *core Port* e facente parte del corridoio 1 Baltico-Adriatico. La connessione con la rete autostradale (A14 e tramite questa con la A1 e la A22) assicura infatti 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 trans europea di trasporto 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 Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) per il Corridoio Adriatico.

Per quanto riguarda i collegamenti stradali,

il Porto di Ravenna è già ora collegato con il sistema autostradale nazionale, tramite la tangenziale di Ravenna (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** (in fase di realizzazione) 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.

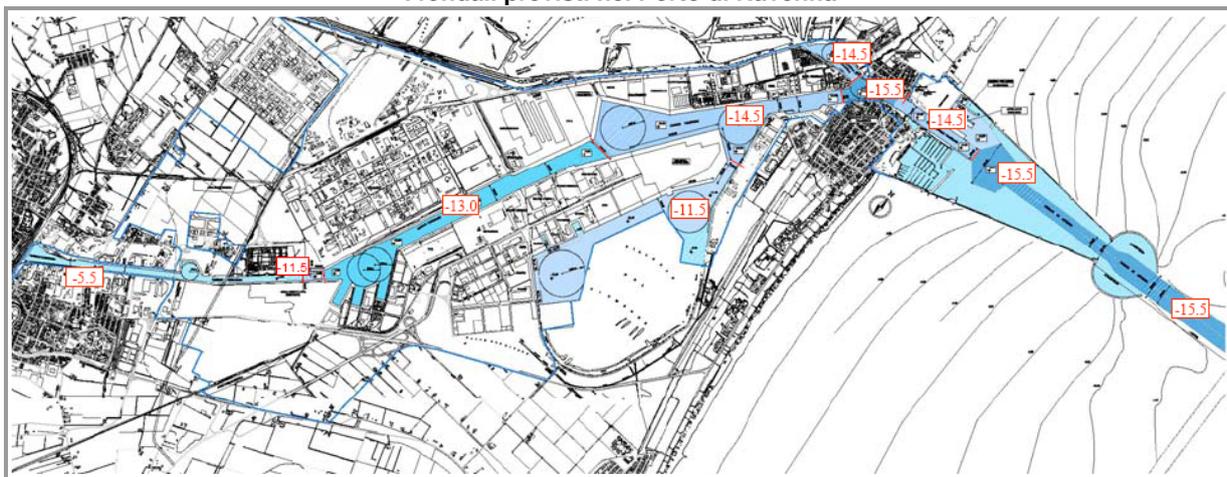
Il **Piano Regolatore Portuale** (PRP) vigente (approvato a marzo 2010) individua, in stretta correlazione con quanto previsto nella pianificazione urbanistica comunale, la necessità di una serie di adeguamenti funzionali, logistici e infrastrutturali in relazione al Porto di Ravenna, in parte realizzati 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.

A gennaio 2012 si sono concluse le procedure di VIA relative alle singole opere e a settembre 2012 il CIPE ha approvato il progetto preliminare dell'"Hub portuale di Ravenna" e assegnato all'Autorità Portuale di Ravenna 60 milioni di euro quale contributo per la realizzazione della I fase, l'approfondimento dei fondali dei canali Candiano e Baiona, l'adeguamento delle banchine operative esistenti e la realizzazione del nuovo terminal in penisola Trattaroli. A ottobre 2013 l'Autorità Portuale è finalmente riuscita anche a ottenere il finanziamento dalla BEI necessario per dare la restante copertura economica all'intervento. Attualmente sono in corso gli ultimi approfondimenti tecnici per la redazione del progetto definitivo, che dovrebbe andare in approvazione al CIPE a metà 2014.

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

Figura 233
I fondali previsti nel Porto di Ravenna



Fonte: Autorità Portuale di Ravenna.

Tra gli interventi previsti nel nuovo PRP, nel corso di questi ultimi anni aveva avuto un notevole slancio l'attuazione del progetto della “**Cittadella della nautica e dell'innovazione**”, anche attraverso l'impegno della Regione che ha approvato, con delibera di Giunta 489/2011, il **protocollo preliminare d'intesa** tra Autorità Portuale di Ravenna, Comune di Ravenna, Provincia di Ravenna, Camera di commercio di Ravenna e Regione Emilia-Romagna, avente per oggetto "Cittadella della nautica e dell'innovazione nel Porto di Ravenna nelle aree oggetto di riconversione produttiva dell'ex petrolchimico AGIP", successivamente sottoscritto il 10 maggio 2011. Nel corso del 2013 però il progetto, d'intesa con il Comune, è stato momentaneamente messo in attesa, in quanto la nautica da diporto in Italia, a causa della forte crisi economica, ha subito un notevole rallentamento e quindi risulta un settore fortemente in calo. Inoltre le aree ex SAROM (ovvero quelle destinate appunto alla Cittadella della nautica) potrebbero essere utilizzate per i prossimi 3/4 anni come aree di deposito dei fanghi di dragaggio per la realizzazione del "Hub portuale di Ravenna".

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

Un tentativo di coordinamento era stato realizzato attraverso la sottoscrizione del **NAPA (North Adriatic Ports Agreement)**; questo Accordo di collaborazione, stipulato tra i porti dell'alto Adriatico (Koper, Trieste, Venezia e Ravenna) e 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, si è tuttavia dimostrato meno efficace di quanto sperato e dal 2013 l'Autorità portuale di Ravenna è uscita da questo Accordo.

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 società RTP (Ravenna Terminal Passeggeri) da Royal Caribbean, Aeroporto “Guglielmo Marconi” di Bologna, Venezia Terminal Passeggeri e Società Bassani di Venezia; la concessione durerà sino al 2019.

Nel 2013 è stata avviata dall'Autorità portuale di Ravenna la realizzazione del terzo molo per ospitare fino a tre navi contemporaneamente, mentre RTP si è impegnata a realizzare un'adeguata stazione marittima al fine di dare maggior attrattiva alle compagnie armatoriali. **Nel 2012 sono sbarcati 100.000 passeggeri, obiettivo non raggiunto nel 2013 per 3 punti percentuali a causa delle avverse condizioni meteo dell'ultimo trimestre.**

Figura 234
Il nuovo terminal passeggeri nel Porto di Ravenna



Fonte: Autorità Portuale di Ravenna.

Infine un'altra azione necessaria da intraprendere è legata al **riordino del sistema tariffario portuale**, al fine di creare agevolazioni al trasporto fluviomarittimo. Ciò diviene sempre più pressante poiché nel 2011 i viaggi per il trasporto di coils che si erano sviluppati nel 2010 con il porto fluviale di Mantova si sono completamente azzerati anche a seguito della non competitività economica dovuta in parte alle elevate tariffe portuali richieste, che, in applicazione della normativa nazionale, trattano le chiatte fluviomarittime allo stesso livello tariffario delle navi.

Relativamente alle tipologie di merci, Ravenna è **uno dei principali in Italia per lo scambio commerciale con i mercati del Mediterraneo Orientale e del Mar Nero** (circa il 30% del totale nazionale ad esclusione dei prodotti petroliferi) ed è un **referimento importante per il trasporto marittimo** da e per i mercati del Medio ed Estremo Oriente.

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

9.3.1 Contesto competitivo

Nel 2013 l'espansione dell'economia mondiale è proseguita a ritmi molto modesti e il commercio internazionale è cresciuto moderatamente. Si sta chiudendo la forbice tra i tassi di crescita dei paesi emergenti e quelli dei paesi avanzati in ragione della decelerazione della crescita dei primi (in particolare India e Brasile), a cui si aggiunge un deprezzamento delle rispettive valute. Accanto a questo, si registra una mini ripresa nei paesi avanzati (in particolare Stati Uniti, Giappone, UK). Frena la caduta del PIL nell'Eurozona, anche se più per il clima di fiducia che per dati reali.

Il trasporto marittimo internazionale⁷⁴, in particolare il **traffico container mondiale**, al netto del *transshipment*⁷⁵ e del traffico infraregionale, dopo la flessione del 2012 è **tornato a crescere**, raggiungendo i 92,3 milioni di TEUs (+2,2% rispetto al 2012). Aggiungendo a tale traffico quello infraregionale (tra Paesi della stessa area geografica) si raggiungono i 127 milioni di TEUs (+2,4% rispetto al 2012).

Il Far East continua a essere il maggiore esportatore mondiale (44,1 mil. di TEUs), seguito dall'Europa e dal Nord America. In termini di crescita, la percentuale maggiore è stata dell'Australia (export +5,1%), seguita dal Far East (+4,0%) e dall'Europa (+3,4%). Analizzando invece i flussi in entrata per area geografica, hanno aumentato le importazioni i Paesi dell'Australia (+7,5%), dell'Africa Sub-Sahariana (+6,8%) e dell'Europa (+3,5%). Per le principali direttrici da/per l'Europa emerge un aumento dei volumi sulla direttrice transatlantica di +3,3%; un aumento sulla rotta Far East di +3,5%, con un maggior dinamismo sulle rotte verso Est (+4,3%), rispetto a quelle verso Ovest (+1,4%); una sostanziale stabilità nei traffici con il Medio Oriente e il sub continente indiano e una crescita dei volumi di container con l'America Latina di +3,2%.

Nel 2013 i primi quindici porti a livello mondiale hanno movimentato complessivamente 253,9 milioni di TEUs (+2,8% sul 2012). La Cina conferma la propria forza economica collocando sette porti tra i primi quindici, tra cui il porto leader a livello mondiale, Shanghai, i cui terminal hanno movimentato quasi 40 milioni di TEUs (+3,3% sul 2012). **Il traffico container nei principali porti italiani ha invece raggiunto nel 2013 i 9,8 milioni di TEUs**, con un aumento di +4,8% rispetto al 2012.

La merce che va in container è solo il 20-25% della totalità del trasporto marittimo; non si può quindi limitare l'analisi solo al trasporto containerizzato.

Per quanto riguarda l'Italia, i dati mostrano che non si è affatto recuperata la crisi e che il commercio estero e il trasporto marittimo sono tornati a prima degli anni 2000.

Il commercio è cresciuto per il traffico extra UE ed è calato per l'infra-UE. L'import in particolare è calato perché è calato l'approvvigionamento di materie prime energetiche.

Il comparto marittimo italiano nel 2013 ha dato comunque segnali di ripresa, in particolare la movimentazione di container nei porti italiani segna un incremento di +4,7% TEUs, grazie specialmente alla crescita del *transshipment* a Gioia Tauro (+13,5%) e Cagliari (+12,7%). Anche il traffico Ro-Ro⁷⁶ ha un andamento lievemente positivo, con un aumento di tonnellate di +0,2%. Gli incrementi maggiori si sono avuti a Ravenna (+98,8%), Catania (+21,7%) e Messina (+12,1%)⁷⁷.

⁷⁴ Stime del Centro Studi Fedespedi.

⁷⁵ Transshipment (trasbordo) è un sistema di trasporto che consiste nella movimentazione di merci o container via mare in un luogo intermedio dove avviene il trasferimento (sbarco/reimbarco) dalle grandi navi (o navi madri) su navi di dimensioni minori definite *feeder* che vengono poi indirizzate verso un'altra destinazione.

⁷⁶ Ro-Ro significa letteralmente: *sale con le ruote e scende con le ruote* e indica una tecnica di carico di una nave traghetto che non richiede l'uso di gru perché i veicoli (in questo caso veicoli merci) sono automezzi e quindi salgono e scendono da soli attraverso una rampa di carico.

⁷⁷ Nota Congiunturale sul Trasporto Merci, periodo di osservazione gennaio – dicembre 2013, a cura del Centro Studi Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) - Anno XVII marzo 2014.

In leggera contrazione, invece, il traffico delle rinfuse (-0,7%) a causa delle diminuzioni riscontrate nel porto di Genova (-2,3%) e Venezia (-6,1%), cui si contrappongono le crescite dei porti di Napoli (+18,1%) e Trieste (+18,1% solo per il petrolio). È proseguita anche quest'anno la contrazione di Taranto (-25,1%) per le vicende legate all'acciaieria Ilva.

Tabella 90
Tonnellate trasportate nei principali porti del nord Italia (moltiplicare x 1.000)
(Anni 2010-2013)

Porti		2010	2011	Var. % tra 2010 e 2011	2012	Var. % tra 2011 e 2012	2013	Var. % tra 2012 e 2013
Adriatico	Ancona	8.520	8.413	-1,3%	7.952	- 5,5%	6.975	-12%
	Ravenna	21.915	23.344	+ 6,5%	21.460	- 8,1%	22.486	+ 4,8%
	Venezia	26.389	26.322	- 0,2%	23.376	- 3,5%	24.411	- 3,6%
	Monfalcone	3.087	3.468	+ 12,3%	3.717	+ 7,2%	3.971	+ 6,85%
	Trieste	47.634	48.238	+ 1,27%	49.207	+ 2,01%	56.000	+15,11% (+ 18,07% solo petrolio greggio)
Tirreno	Genova	50.702	50.393	- 0,6%	50.203	- 0,4%	49.541	- 3,6%
	La Spezia	17.949	17.061	- 5,0%	15.438	- 9,5%	15.546	+ 0,7%
	Livorno	30.298	8.413	- 2,1%	27.418	- 7,6%	27.953	+ 2,0%

Fonte: elaborazioni RER su dati Assoport e Autorità Portuali.

Tabella 91
Variazione percentuale del traffico container (TEUs) e del traffico RoRo nei principali porti del nord Italia
(Anni 2009-2013)

Porti		traffico container (TEUs)				traffico Ro.Ro	
		Var. % tra 2010 e 2009	Var. % tra 2011 e 2010	Var. % tra 2012 e 2011	Var. % tra 2013 e 2012	Var. % tra 2012 e 2011	Var. % tra 2013 e 2012
Adriatico	Ancona	+ 4,6	+ 9,3%	+ 17,8%	+ 7%	- 7,8%	- 6%
	Ravenna	-1,1	+ 17,3%	- 3,3%	+ 9%	- 13,2%	+98,8%
	Venezia	+ 6,6	+ 16,3%	- 6,1%	+ 3,8%	- 13,1%	- 13,2%
	Trieste	+ 0,03	+ 41,9%	+ 3,77%	+ 11,49%	- 4,95% veicoli	+ 45,26% veicoli
Tirreno	Genova	+ 14,7	+ 5,0%	+ 11,8%	- 3,7%	- 25,2%	+ 0,8%
	La Spezia	+ 22,9	+ 1,7%	- 4,6%	+ 6,5%	0	--
	Livorno	+ 6,1	+ 1,5%	- 13,8%	+ 1,8%	- 8,7%	+ 1,4%

Fonte: elaborazioni RER su dati Autorità Portuali.

A Ravenna nel 2013 il traffico marittimo è apparso in recupero, con un bilancio positivo a fine anno di +4,8% di tonnellate trasportate rispetto al 2012.

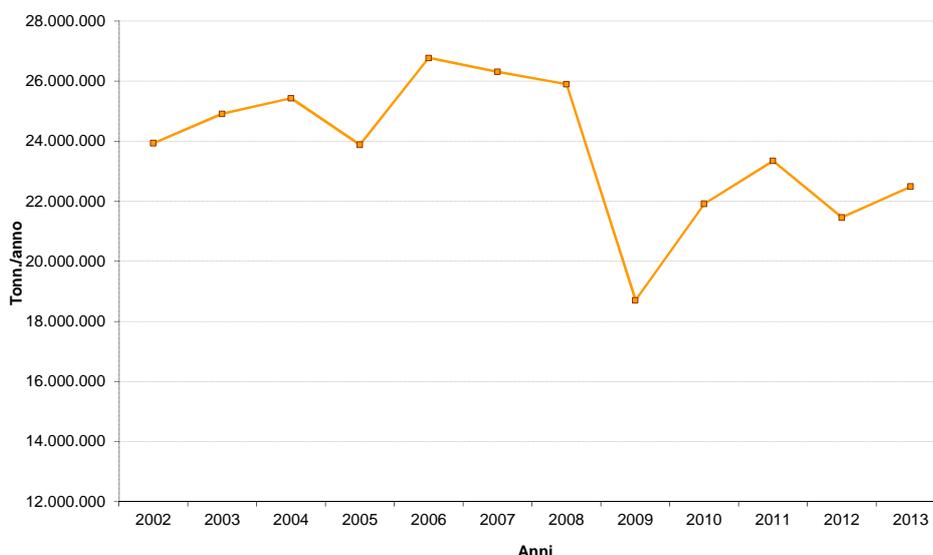
Secondo i dati ISTAT, il porto di Ravenna riveste un ruolo importante nel sistema portuale italiano. Nel 2011 Ravenna ha rappresentato il 4,5% del movimento merci portuale italiano, risultando all'ottavo posto (era nono nel 2010) sui quarantacinque principali porti italiani, preceduto da Augusta, Porto Foxi, Venezia, Gioia Tauro, Taranto, Trieste e Genova al primo posto. Nella movimentazione complessiva dei porti italiani sono comprese anche voci ritenute poco significative nell'economia portuale, quali, ad esempio, i prodotti petroliferi. Senza questa voce il Porto di Ravenna è al quarto posto (il primo in Adriatico), con un'incidenza del 5,7% sul totale nazionale, dopo Genova, Gioia Tauro e Taranto, confermando la propria vocazione commerciale. Per quanto riguarda il traffico container, il Porto di Ravenna è al dodicesimo posto in ambito nazionale, con l'1,4% (il quarto in Adriatico alle spalle di Ancona, Venezia e Trieste).

9.3.2 Evoluzione dei flussi di traffico

Nel 2013 nel Porto di Ravenna sono state movimentate **22.486.318 tonnellate di merci, con una crescita di +4,8% rispetto al 2012**. Le tonnellate trasportate sono cresciute in quasi tutti i settori merceologici, nonostante il calo del numero delle navi attraccate (cioè 6.249, con un calo di 64 navi rispetto al 2012). A determinare il calo dei bastimenti arrivati e partiti è stata la navigazione internazionale. La riduzione della navigazione non è andata a scapito della movimentazione, grazie alla maggiore stazza netta.

Nel 2013 il Porto di Ravenna ha realizzato il proprio **record nella movimentazione di container (+9% in TEU)** e nel traffico Ro-Ro delle Autostrade del mare (+98,8%).

Figura 235
Serie storica dei flussi di traffico merci (t/anno)
(Anni 2002-2013)



Fonte: elaborazioni RER su dati Autorità Portuale di Ravenna.

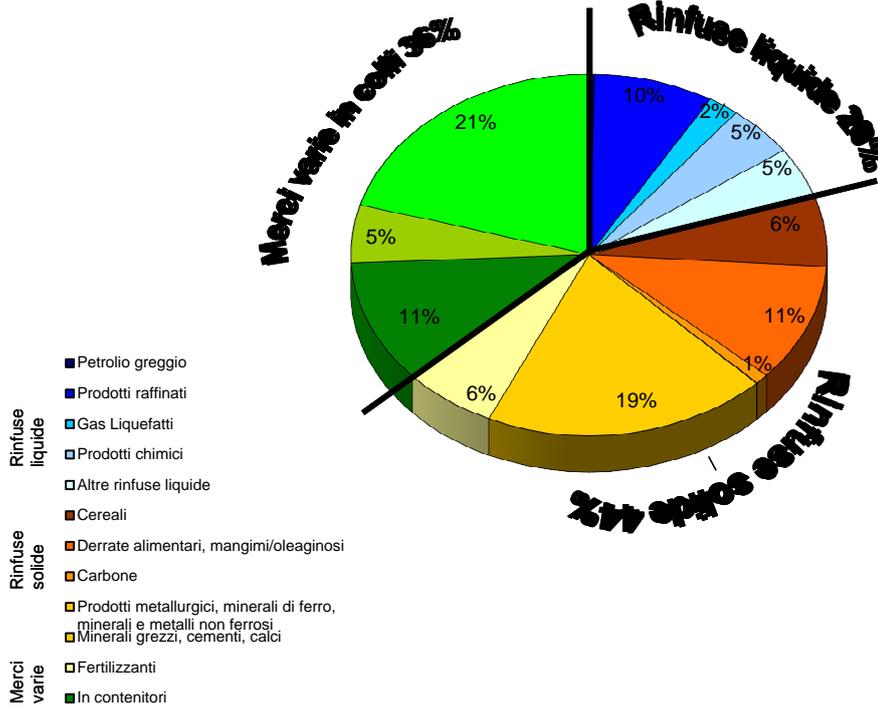
La flessione delle importazioni nazionali (-6,1% nei primi nove mesi del 2013) quindi non si è riflessa negativamente sul Porto di Ravenna, la cui movimentazione è in gran parte caratterizzata da sbarchi (85,1% delle tonnellate movimentate nel 2013).

La voce più consistente del movimento del Porto di Ravenna è rappresentata dalle merci secche, che hanno riscontrato una crescita (+3,1%) con 429 mila tonnellate in più. I cali accusati da combustibili minerali solidi, concimi e prodotti "diversi" sono stati bilanciati dalla vivacità dei prodotti metallurgici, per lo più coils (+9,8%), e dai prodotti agricoli, in particolare granoturco, che hanno dato l'aumento percentuale più rilevante (+23,9%). Anche il gruppo dei minerali e cascami metallurgici è apparso in aumento (+21,7%), ma si tratta di una voce marginale dell'economia portuale.

L'importante voce dei minerali greggi, manufatti e materiali da costruzione, che include le materie prime destinate al distretto ceramico, è rimasta stabile con un -0,6%, nonostante il forte calo del settore a livello nazionale.

Le rinfusa liquide, che hanno comunque un ruolo marginale nell'economia portuale, hanno accusato una diminuzione di -3,6%, dovuta ai cali dei prodotti petroliferi (-2,9%) e chimici (-13,4%), a fronte della crescita delle derrate alimentari (+6,4%) grazie a un consistente aumento dell'import di oli e grassi vegetali e dello sbarco di 7.350 tonnellate di concimi, rispetto all'assenza di movimentazione di un anno prima.

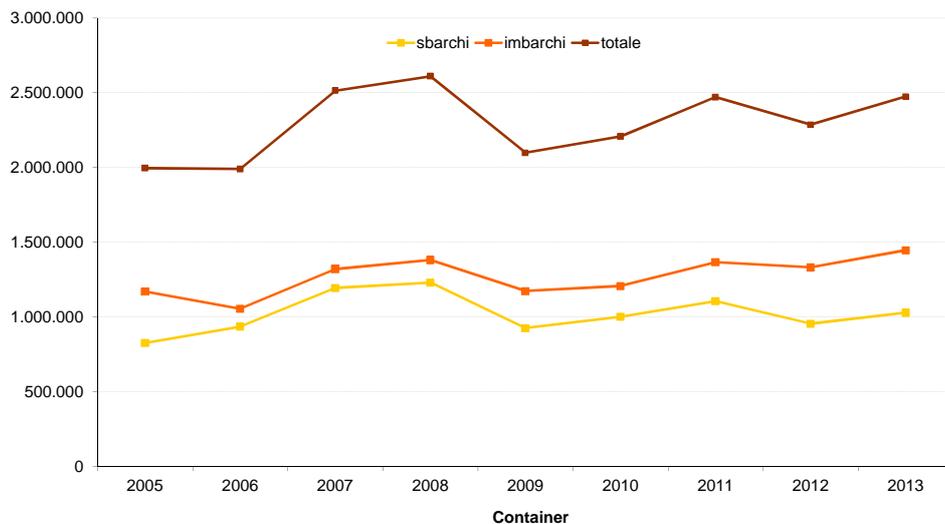
Figura 236
Merci movimentate nel 2013 per categoria merceologica



Fonte: elaborazioni RER su dati Autorità Portuale di Ravenna.

Il traffico container, che rappresenta una delle voci a più elevato valore aggiunto per l'economia portuale, ha dato un ottimo risultato, infatti le merci in container, pari a 2,5 milioni di tonnellate, sono cresciute di 188 mila tonnellate (+8,2%). In particolare, l'aumento è stato di 11.786 TEUs per i pieni (+7,7%) e di 6.822 TEUs per i vuoti (+12,5%).

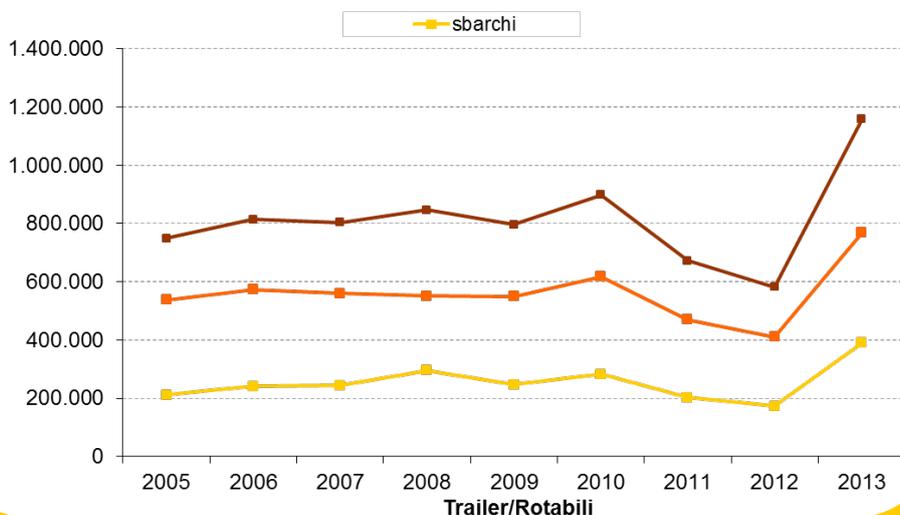
Figura 237
Merce varie in container (t/anno)
 (Anni 2005-2013)



Fonte: elaborazioni RER su dati Autorità Portuale di Ravenna

A Ravenna si è registrato anche un **forte incremento del traffico Ro-Ro**, che arriva a movimentare 1,158 milioni di tonnellate (+98,8%). Questa modalità di trasporto è raddoppiata perché accanto al servizio Ravenna-Catania dell'ex monopolista Tirrenia si sono affiancati i servizi di Grimaldi per la stessa destinazione con uno stop intermedio a Brindisi, quindi con forte aumento dell'offerta, perché una parte di traffico è destinato alla Puglia e una parte alla Grecia (Igoumenitsa e Patrasso). Sono raddoppiate sia l'offerta di partenze settimanali sia l'offerta di stiva, dato che le navi di Grimaldi sono più capienti di quelle di Tirrenia. La domanda di traffico era altamente insoddisfatta e ora ha trovato una risposta più adeguata. È significativo anche il numero di passeggeri che utilizza già tale servizio. Molto buono anche il risultato per il traffico di nuove autovetture, che con 24.935 pezzi, ha registrato un incremento del 60,9%.

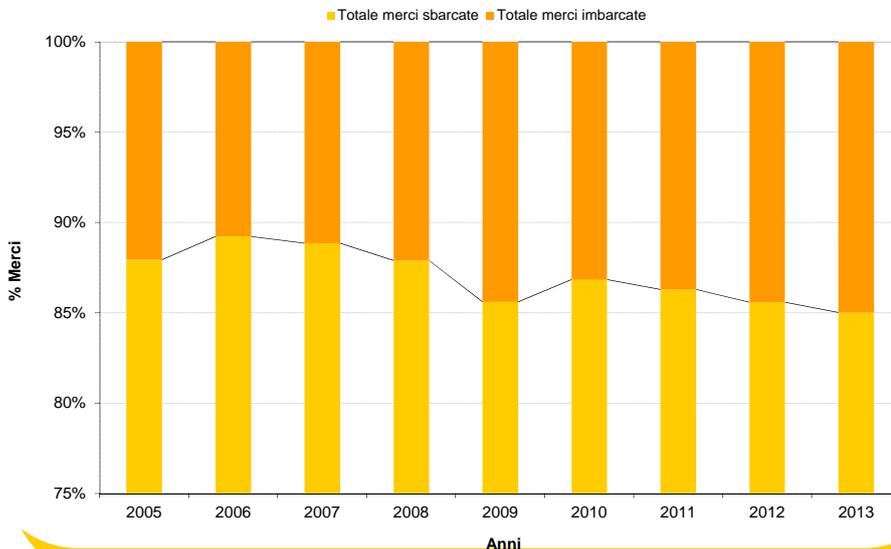
Figura 238
Merchi in trailer/rotabili (t/anno)
 (Anni 2005-2013)



Fonte: elaborazioni RER su dati Autorità Portuale di Ravenna.

Ravenna si conferma anche nel 2012 come un **porto vocato all'importazione**. In particolare gli sbarchi sono stati pari a 19,1 milioni di tonnellate (+4,1%), mentre gli imbarchi ammontano a 3,4 milioni di tonnellate (+8,9%). Da Ravenna partono soprattutto merci in container, che nei primi dieci mesi del 2013 hanno inciso per il 43,2 per cento degli imbarchi.

Figura 239
Ripartizione dei flussi tra merci sbarcate e imbarcate
 (Anni 2005-2013)



Per quanto riguarda il **trasporto ferroviario delle merci del Porto di Ravenna** è da sottolineare che la L.R. 15/09⁷⁸, che finanzia nuovi servizi di trasporto ferroviario merci, ha dato la priorità, nell'assegnazione dei contributi, ai collegamenti retro portuali. Rispetto ai servizi ferroviari fino ad ora rendicontati, nel 2013 le tonnellate movimentate dai servizi finanziati dalla L.R. 15/09 sono state pari a 946.226.

Nel 2013 è continuato il difficile lavoro di progettazione e di gestione degli iter approvativi e autorizzativi delle opere strategiche rientranti nel progetto "Hub Portuale di Ravenna", che prevede il potenziamento e l'adeguamento delle banchine funzionali alla costruzione del nuovo terminal container nonché l'approfondimento dei fondali del canale a -13,50 metri. In giugno è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale la delibera del CIPE di approvazione del progetto preliminare, con la previsione dello stanziamento di 60 milioni di € da parte dello Stato, e in dicembre l'Autorità Portuale di Ravenna ha sottoscritto con la BEI (Banca Europea per gli Investimenti) il contratto di mutuo per un finanziamento di 120 milioni di euro.

Per quanto riguarda i servizi offerti, si ricorda che nel 2013 l'Autorità Portuale di Ravenna è entrata in UIRNet SpA, soggetto attuatore unico per la realizzazione e gestione della **Piattaforma della rete Logistica Nazionale** (PLN), al fine di offrire servizi che migliorino l'efficienza dei processi logistici e aumentare la sicurezza e la sostenibilità del sistema dei trasporti, consentendo l'interconnessione tra trasportatori, aziende di logista, Istituzioni, interporti e centri logistici d'interscambio modale. UIRNet coordinerà e integrerà tale Piattaforma con le piattaforme realizzate dalle singole Autorità Portuali (*Port Community System*).

Grazie a queste nuove modalità di trasmissione dei dati sarà possibile arricchire la qualità dei servizi forniti agli operatori esterni al porto (autotrasporto, ricevitori/caricatori, nodi logistici, interporti, ecc.), aumentando la sicurezza del trasporto anche ai fini doganali.

A Ravenna è in funzione, tra i primi in Italia, lo Sportello Unico Doganale e il pre-clearing, e si sta lavorando per la realizzazione dello sdoganamento in mare.

Infine, per quanto riguarda il settore delle crociere, anche nel 2013, un importante flusso di crocieristi ha coinvolto la città di Ravenna e il suo territorio. Infatti, è stato sfiorato l'obiettivo dei 100.000 passeggeri, non raggiunto a causa delle eccezionali condizioni meteomarine negative che hanno afflitto l'alto Adriatico a fine novembre, causando la cancellazione di due scali di navi di grandi dimensioni.

⁷⁸ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 9.5.2 "Interventi per il traffico ferroviario delle merci (L.R. 15/09)".

9.4 IL TRASPORTO MERCI SU STRADA E L'AUTOTRASPORTO

9.4.1 Il trasporto merci su strada

n INQUADRAMENTO NAZIONALE

I dati congiunturali sul trasporto merci 2013 rilevati dal Centro Studi Confetra⁷⁹, in rapporto al 2012, indicano un'**inversione di tendenza** rispetto all'andamento negativo del traffico delle merci.

I migliori risultati si hanno nel trasporto marittimo di container, nell'autotrasporto internazionale e nel cargo aereo. La **crescita è dovuta soprattutto al commercio estero**, mentre resta debole la domanda interna.

L'autotrasporto nazionale è in ripresa in tutti i settori, anche se in alcuni è comunque piuttosto debole. I migliori risultati sono registrati nel trasporto stradale internazionale, sia per il numero di viaggi (+3,4%), sia per il fatturato (+2,6%). La crescita dell'autotrasporto nazionale è di 0,8% nel traffico e di +0,5% nel fatturato. Il fatto che l'aumento sia maggiore nel traffico che nei ricavi evidenzia come la pressione sulle tariffe sia ancora molto forte e come continui l'erosione dei margini delle imprese. Le consegne dei corrieri nazionali sono aumentate di +1,5% (il fatturato di +0,5%), mentre i courier express crescono di +4% (il fatturato di +3,6%).

Tutte le modalità di trasporto sono in lieve crescita nel 2013 (+2,1% aereo e +4,3% marittimo Teu, +0,2% ton. Ro-Ro), **a esclusione del trasporto ferroviario merci**, che anche quest'anno continua a crollare (-5,2%).

L'uscita dalla recessione economica è comunque molto lenta e l'indice della produzione industriale, sebbene presenti una contrazione media dei tassi tendenziali del -2,9%, fa intravedere andamento complessivo di crescita per tutto il 2013, con un dato positivo a novembre. Le esportazioni rispetto al 2012 sono tuttavia stazionarie (-0,1%), mentre le importazioni registrano una marcata flessione (-5,5%). La dinamica dell'export risulta positiva verso i paesi extra Ue (+1,3%) e in flessione verso i paesi Ue (-1,2%). I volumi scambiati con l'estero sono in flessione sia per le vendite (-1,2%), sia per gli acquisti (-3,7%).

Nel 2012 in Italia il trasporto complessivo di merci su strada, secondo le stime di ISTAT, è stato di 1.152.012 migliaia di tonnellate, inferiore al 1995 in cui era di 1.246.352 migliaia di tonnellate.

Secondo Aiscat (Associazione italiana società concessionarie autostrade e trafori) il traffico di veicoli pesanti sulle autostrade italiane nel 2013 ha avuto una flessione rispetto al 2012 (misurata in milioni di veicoli/km) del -2,4%.

L'andamento delle immatricolazioni di veicoli pesanti in Italia nel 2013 rispetto al 2012 ha registrato una **diminuzione del -8,3%**. Il calo è stato forte nei primi dieci mesi dell'anno (-16,4% rispetto al 2012) con un'inversione di tendenza negli ultimi due mesi dell'anno (a dicembre la crescita è del +87,5%), probabilmente dovuta agli incentivi governativi a favore delle imprese di autotrasporto merci per l'acquisto di camion Euro 6 a partire da giugno.

Infine i dati ISTAT riguardanti il trasporto complessivo di merci su strada per zona di origine, suddivisi per conto proprio e conto terzi, con l'indicazione dei km medi, evidenziano come i km percorsi sia dal conto proprio che dal conto terzi dal 1998 al 2009 siano progressivamente e costantemente calati, evidenziando una progressiva inefficienza. Il dato del 2010 invece, in decisa crescita, sembrava indicare come la crisi avesse indotto i vettori stradali a cercare un maggiore efficientamento. I dati relativi al 2011 indicano nuovamente un forte calo dei km medi percorsi, sia per il conto terzi che per il conto proprio. **I km medi percorsi in Emilia-Romagna sono stati 100,6** (contro i 114,1 precedenti), esattamente come la media italiana.

I dati Istat 2011 confermano che proprio sulle distanze inferiori ai 50 km si muovono in Italia ben il 53,76% del totale delle merci movimentate. Il conto proprio movimentata il 79,68% delle proprie merci sotto i 50 km, mentre il conto terzi movimentata il 44,14% delle merci sotto i 50 km (dato

⁷⁹ Nota Congiunturale sul Trasporto Merci, periodo di osservazione gennaio – dicembre 2013, a cura del Centro Studi Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) - Anno XVII marzo 2014.

2011). A questi dati vanno aggiunti anche i traffici con mezzi di portata inferiore ai 35 quintali, in larga parte di proprietà dell'impresa (conto proprio) e non inclusi nel campionamento Istat.

Tabella 92
Trasporto complessivo di merci su strada per regione di origine e destinazione
Tonnellate e composizione percentuale – (Anno 2011)

Regioni di origine	Regioni di destinazione							%sul complessivo 2011	% sul complessivo dell'anno 2010
	Emilia Romagna	Nord	Centro	Mezzogiorno	Italia	Estero	Totale		
Emilia Romagna	126.310.021	163.943.965	10.648.182	3.810.678	178.402.824	1.058.701	179.461.525	13,39	12,50
Nord	166.221.531	813.876.974	29.685.625	11.933.252	855.495.852	11.418.713	866.914.565	64,70	62,72
Centro	13.864.667	31.444.416	194.983.417	10.063.552	236.491.386	604.508	237.095.893	17,69	18,64
Mezzogiorno	3.002.296	9.651.868	12.975.563	199.968.024	222.595.455	596.204	223.191.659	16,66	17,34
Italia	183.088.493	854.973.259	237.644.605	221.964.828	1.314.582.692	12.619.425	1.327.202.117	99,05	98,69
Estero	728.899	9.992.720	639.520	620.090	11.252.331	1.494.694	12.747.025	0,95	1,31
Totale	183.817.393	864.965.979	238.284.126	222.584.918	1.325.835.023	14.114.119	1.339.949.142	100,00	100,00

Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti. Anni 2011-2012. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Le quantità si riferiscono al traffico effettuato da veicoli di portata utile non inferiore a 35 quintali immatricolati in Italia (fonte ISTAT)

Tabella 93
Trasporto complessivo di merci su strada per regione di origine e di destinazione
Composizione percentuale delle tonnellate per regione di origine – (Anno 2011)

Regioni di origine	Regioni di destinazione						Totale
	Emilia Romagna	Nord	Centro	Mezzogiorno	Italia	Estero	
Emilia Romagna	70,38	91,35	5,93	2,12	99,41	0,59	100,00
Nord	19,17	93,88	3,42	1,38	98,68	1,32	100,00
Centro	5,85	13,26	82,24	4,24	99,75	0,25	100,00
Mezzogiorno	1,35	4,32	5,81	89,59	99,73	0,27	100,00
Italia	13,80	64,42	17,91	16,72	99,05	0,95	100,00
Estero	5,72	78,39	5,02	4,86	88,27	11,73	100,00
Totale	13,72	64,55	17,78	16,61	98,95	1,05	100,00

Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti. Anni 2011-2012. Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti
Le quantità si riferiscono al traffico effettuato da veicoli di portata utile non inferiore a 35 quintali immatricolati in Italia (fonte ISTAT)

Tabella 94
Trasporto complessivo di merci su strada per titolo di trasporto e regione di origine
(Anno 2011)

Regioni di origine	Conto proprio			Conto terzi			Totale		
	Tonnellate	TKm (migliaia)	Km medi	Tonnellate	TKm (migliaia)	Km medi	Tonnellate	TKm (migliaia)	Km medi
Emilia Romagna	31.155.631	1.430.666	45,9	148.305.894	16.623.222	112,1	179.461.525	18.053.888	100,6
Nord	225.732.520	8.150.146	36,1	641.182.045	78.423.598	122,3	866.914.565	86.573.743	99,9
Centro	58.450.964	2.389.931	40,6	178.644.929	21.254.353	119,0	237.095.893	23.644.284	99,7
Mezzogiorno	78.180.329	3.129.297	40,0	145.011.330	21.800.804	150,3	223.191.659	24.930.101	111,7
Italia	362.363.813	13.669.374	37,7	964.838.304	121.478.755	125,9	1.327.202.117	135.148.129	101,8
Estero	428.022	98.262	229,6	12.319.002	7.639.054	620,1	12.747.025	7.737.316	607,0
Totale	362.791.836	13.767.636	37,9	977.157.306	129.117.809	132,1	1.339.949.142	142.885.445	106,6

Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti. Anni 2010-2011. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Le quantità si riferiscono al traffico effettuato da veicoli di portata utile non inferiore a 35 quintali immatricolati in Italia (fonte ISTAT)

▮ L TRASPORTO MERCI SU STRADA IN EMILIA-ROMAGNA

Nel territorio dell'Emilia-Romagna le merci movimentate su strada nel 2011 sono state circa **282 milioni di tonnellate**⁸⁰. Nel 2005, invece, le merci movimentate erano circa 322 milioni di tonnellate.

Il trasporto di merci è stato in crescita fino alla prima metà del 2008, per poi calare nel 2009 in seguito alla crisi economica. L'attuale crisi sembra avere un andamento altalenante che si riflette nell'andamento del trasporto merci su strada.

Tabella 95
Mobilità merci su strada in Emilia-Romagna (tonnellate)

Flussi Stradali		Anno 2005	Anno 2010	Anno 2011
	Origine o destinazione in E-R		132.168.698	118.841.829
Flussi intraregionali		119.672.526	129.761.924	126.310.021
Attraversamento		70.053.216	51.342.485	44.635.664
	TOTALE	321.894.440	299.946.238*	281.604.561

Fonte: elaborazioni ITL e RER su dati ISTAT.

* Il dato 2010 riportato nel monitoraggio pubblicato nel 2013 era sovrastimato per errore.

Le caratteristiche del traffico stradale merci del 2011 riportate dai dati ISTAT indicano che il traffico intraregionale (cioè con origine e destinazione all'interno dell'Emilia-Romagna) è il 70,38%, in crescita di quasi tre punti percentuali rispetto al 2010 e in costante crescita percentuale dal 2005, in controtendenza rispetto alla mobilità merci complessiva che si muove su strada in regione che è complessivamente in calo. Il 13,80% del trasporto complessivo di merci originate in Italia ha come destinazione l'Emilia-Romagna, mentre l'Emilia-Romagna origina il 13,39% delle merci dell'intero Paese. Entrambi questi dati sono in crescita rispetto all'anno precedente, così come lo sono per la Lombardia e il Veneto, mentre sono stazionari per le altre regioni del nord e in calo sia per il centro sia per il mezzogiorno.

Il traffico di attraversamento camionistico subito dalla Regione (traffico con origine e destinazione in altre regioni italiane ma in transito nella rete viaria regionale) è in calo parallelamente al calo dei transiti complessivi, ed è stato nel 2011 del 15,85% circa, considerando solo il trasporto di merci originato in Italia da veicoli con portata utile superiore a 35 quintali; risulta comunque **notevole l'impatto dei fattori inquinanti che si rovesciano sul nostro territorio** a causa di scelte sovra regionali.

I dati ISTAT non sono purtroppo aggiornati al 2013, ma molti elementi inducono a ritenere che il **traffico merci su strada abbia avuto un ulteriore calo rispetto al 2012**. I dati delle percorrenze dei veicoli pesanti su tutti gli assi stradali di viabilità ordinaria della regione rilevati dal Sistema regionale di rilevazione automatizzata dei flussi di traffico⁸¹, indicano a ottobre 2013 un traffico di veicoli merci in calo rispetto allo stesso periodo del 2012 (-4,9%) con un calo di -14,9% rispetto al 2008. Nel sistema autostradale regionale, che nel nostro territorio è piuttosto esteso, i dati rilevati indicano invece un calo di -2%, in linea con il dato nazionale. Il calo stimato del traffico di veicoli pesanti sulle autostrade raggiunge il -23,3% rispetto al 2008. È da sottolineare che il calo delle percorrenze dei veicoli pesanti su tutti gli assi stradali di viabilità ordinaria e autostradale della regione è decisamente superiore al calo delle percorrenze complessive di tutti i tipi di veicoli (di circa 4 punti percentuali), anche se la misurazione è stata effettuata a ottobre e i dati nazionali indicano una risalita del traffico di veicoli pesanti a partire da novembre.

⁸⁰ Il dato è sottostimato poiché ISTAT non tiene conto della movimentazione stradale generata dai veicoli non immatricolati in Italia (quindi degli operatori esteri), né di quelli con carico inferiore ai 35 quintali. Le più recenti rilevazioni ISTAT sono svolte attraverso l'utilizzo di criteri metodologici revisionati rispetto alle indagini precedenti e non è possibile la comparazione tra gli ultimi dati disponibili e quelli antecedenti.

⁸¹ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 7.2.2. "Sistema regionale di rilevazione automatizzata dei flussi di traffico".

Il traffico intraregionale, che i dati indicano in crescita, **ha un carattere prevalentemente locale, con il 70% delle merci che percorre una distanza inferiore ai 50 km.** Ciò è determinato dalla domanda frammentata che alimenta la polverizzazione dell'offerta. Questo tipo di traffico non è trasferibile su ferrovia.

Mentre i traffici di lungo raggio su strada presentano prestazioni logistiche di livello mediamente soddisfacente, i traffici camionistici extra-urbani sulle brevi distanze (denominati di **corto raggio**) risultano più difficilmente gestibili in modo ottimizzato. Tuttavia, pur risultando i più segmentati e meno efficienti, sono quantitativamente i più rilevanti.

Proprio su questi flussi di corto raggio extraurbani si concentrano i traffici gestiti in **“conto proprio”**, cioè traffici con mezzi di portata inferiore ai 35 quintali, in larga parte di proprietà dell'impresa e connotati da minori prestazioni rispetto agli operatori specializzati nel trasporto in **“conto terzi”**, tradizionalmente più efficienti in termini di saturazione dei mezzi e dotati di veicoli più recenti e per questo meno inquinanti. **La razionalizzazione del trasporto di corto raggio è molto problematica**, non solo per gli operatori del trasporto in conto proprio non specializzati, ma anche per gli operatori conto terzi. Sul corto raggio infatti si ritrova spesso la presenza di operatori conto terzi legati al cliente da un rapporto di monocommittenza, ovvero che lavorano in esclusiva per l'impresa industriale cliente, soffrendo dei medesimi limiti che caratterizzano i trasporti in conto proprio. Le campagne di rilevazione su strada effettuata dalla Regione nel proprio territorio nel 2011 e nel 2012 lungo la dorsale adriatica e lungo la pedemontana confermano quanto già rilevato negli anni precedenti (rilevazione SS9 - via Emilia nel 2010 e indagine 2003) ed evidenziano un **modello di trasporto tradizionale**, con spostamenti abituali, sia per il trasporto in conto proprio che per il conto terzi, per il trasporto della stessa tipologia di merce.

Gli interscambi tra aziende sono infatti in parte responsabili dell'inefficienza del trasporto di corto raggio. L'eccessiva polverizzazione territoriale delle aree industriali e artigiane nella nostra regione non fa che aggravare tale problematica. Inoltre le imprese in genere non risultano interessate a migliorare l'organizzazione logistica interna propria o del gruppo di imprese della filiera: i costi dell'inefficienza non sono percepiti, con risultati negativi in termini di efficienza operativa e sostenibilità ambientale.

È importante rilevare infine che il conto proprio, oltre a una percorrenza media di chilometri inferiore della metà rispetto al conto terzi, utilizza circa il 45% della sua portata complessiva (quantità di carico), cioè i mezzi viaggiano pieni meno della metà. Dalle recenti indagini lungo la dorsale adriatica e lungo la pedemontana risulta che solo il 58% dei veicoli pesanti in transito in conto proprio aveva presenza di carico a bordo, contro il 61% dei veicoli in conto terzi. Dei veicoli che trasportavano merce, quelli in conto proprio con volume di carico superiore al 50% erano il 26% contro il 37% del conto terzi.

Tabella 96
Trasporto complessivo di merci su strada per titolo di trasporto con origine in Emilia-Romagna
(Anni 1998 – 2011)

Origine: Emilia Romagna	Conto proprio			Conto terzi			Totale		
	Tonnellate	TKm (migliaia)	Km medi	Tonnellate	TKm (migliaia)	Km medi	Tonnellate	TKm (migliaia)	Km medi
1998	30.692.135	2.533.791	82,6	122.630.535	18.644.926	152,0	153.322.670	21.178.717	138,1
2005	30.430.950	1.538.088	50,5	150.348.999	20.987.583	139,6	180.779.949	22.525.671	124,6
2008	31.467.583	1.443.379	45,9	162.387.006	19.701.536	121,3	193.854.589	21.144.915	109,1
2009	29.884.598	1.488.059	49,8	152.406.422	17.669.074	115,9	182.291.020	19.157.134	105,1
2010	31.249.827	1.516.573	48,5	159.703.821	20.273.440	126,9	190.953.648	21.790.012	114,1
2011	31.155.631	1.430.666	45,9	148.305.894	16.623.222	112,1	179.461.525	18.053.888	100,6

Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti. Anni 2010-2011. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

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

Tabella 97
Mobilità merci su strada in Emilia-Romagna: numero e percentuale veicoli pesanti sui principali assi stradali della Regione
 (Anni 2008-2013)

Direttrice Autostradale	Tratta	TGM* ottobre 2008			TGM* ottobre 2012			TGM* ottobre 2013			% Variazione 2008-2013		% Variazione 2012-2013		
		Totale	Pesanti	% Pesanti	Totale	Pesanti	% Pesanti	Totale	Pesanti	% Pesanti	Totale	% Pesanti	Totale	Pesanti	
A14 Adriatica	Cesena - Pesaro	57.859	21.033	36,4%	48.063	16.201	33,7%	48.276	15.989	33,1%	-16,6%	-24,0%	0,4%	-1,3%	
A14 Adriatica	Bologna - Cesena	93.337	30.691	32,9%	81.309	24.672	30,3%	80.414	24.339	30,3%	-13,8%	-20,7%	-1,1%	-1,3%	
A1 Autosole	Piacenza - Bologna	96.414	36.207	37,6%	83.164	28.335	34,1%	81.746	27.664	33,8%	-15,2%	-23,6%	-1,7%	-2,4%	
A15	Parma - Fornovo di Taro	22.345	9.188	41,1%	18.611	6.793	36,5%	16.601	6.480	39,0%	-25,7%	-29,5%	-10,8%	-4,6%	
Media Direttrici Viabilità Autostradale		67.489	24.280	36,0%	57.787	19.000	32,9%	56.759	18.618	32,8%	-15,9%	-23,3%	-1,8%	-2,0%	
Direttrice Ordinaria	Viabilità	Tratta	Totale	Pesanti	% Pesanti	Totale	Pesanti	% Pesanti	Totale	Pesanti	% Pesanti	Totale	% Pesanti	Totale	% Pesanti
SS9 Emilia		Piacenza - Bologna	25.395	2.176	8,6%	24.805	1.821	7,3%	24.787	1.795	7,2%	-2,4%	-17,5%	-0,1%	-1,4%
SS9 Emilia		Bologna - Cesena	21.567	1.142	5,3%	19.959	954	4,8%	19.906	889	4,5%	-7,7%	-22,1%	-0,3%	-6,7%
SS9 Emilia/SS16 Adriatica		Cesena - Pesaro	21.902	961	4,4%	22.027	965	4,4%	21.877	854	3,9%	-0,1%	-11,1%	-0,7%	-11,4%
Asse Pedemontano (SP23_RE-SP32_PR)		Quattro Castella (RE)-Felino (PR)	12.483	730	5,8%	12.933	707	5,5%	12.655	634	5,0%	1,4%	-13,1%	-2,1%	-10,3%
Sistema Trasversale nord Bologna e Modena		Modena - Medicina (BO)	17.173	2.247	13,1%	17.985	2.064	11,5%	17.915	2.147	12,0%	4,3%	-4,4%	-0,4%	4,0%
SS309 Romea		Ravenna - Pomposa/Comacchio (FE)	12.871	4.022	31,2%	11.274	3.546	31,5%	11.063	3.224	29,1%	-14,0%	-19,8%	-1,9%	-9,1%
Asse Cispadano (SP62_RE-SP10_PR-SP588_PC)		Reggiolo (RE)-Castelvetro P. (PC)	6.848	939	13,7%	6.694	866	12,9%	6.714	846	12,6%	-2,0%	-9,9%	0,3%	-2,3%
Media Direttrici Viabilità Ordinaria			16.891	1.745	10,3%	16.525	1.560	9,4%	16.417	1.484	9,0%	-2,8%	-14,9%	-0,7%	-4,9%

* TGM = Traffico giornaliero medio. I numeri indicano la media del traffico rilevato dalle postazioni di monitoraggio (in entrambe le direzioni) lungo le direttrici di studio.

I dati delle direttrici non autostradali sono elaborati sulla base dei dati disponibili negli anni 2008 – 2013.

I dati delle direttrici autostradali sono elaborati sulla base dei dati disponibili relativi alle tratte elementari degli anni 2008 – 2013.

Fonte: elaborazioni RER (Direzione generale Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità)

9.4.2 Le imprese di autotrasporto in regione

Il quadro congiunturale delle **piccole imprese di trasporto dell'Emilia-Romagna** anche nel 2013 è caratterizzato da un **andamento recessivo**⁸², mitigato però dai minori esborsi per i consumi e le assicurazioni (queste ultime in calo di -22% circa, mentre il carburante ha avuto un calo medio di -2,9%), ed è analogo all'andamento della totalità delle micro e piccole imprese della regione, che hanno registrato una flessione del fatturato nel primo semestre pari al -6,7% oltre al crollo degli investimenti (-35,5%).

Per quanto riguarda il quadro economico dell'Emilia-Romagna, che tanto condiziona l'andamento sia dei trasporti sia delle imprese di autotrasporto, è da sottolineare che secondo le stime redatte nello scorso novembre da Unioncamere regionale e Prometeia, **l'Emilia-Romagna chiude il 2013 con una flessione del PIL dell'1,6%** rispetto all'anno precedente (-1,9% in Italia), confermando una situazione economica in recessione, ma più contenuta rispetto al 2012.

La contrazione nel 2013 interessa tutti i settori e particolarmente le costruzioni, in difficoltà da oltre cinque anni, e il manifatturiero che ha segnato un calo della produzione di -3,1%. L'agricoltura, a sua volta, ha segnato una diminuzione del valore della produzione di circa -3% rispetto all'anno precedente. Forti sono state le conseguenze negative sul mercato del lavoro; infatti nel 2013 l'occupazione regionale è diminuita in ogni ramo di attività e il tasso di disoccupazione è salito all'8,9%.

Solo dall'**export arrivano segnali di ripresa** (+2%) soprattutto per quanto riguarda il settore agroalimentare.

In Emilia-Romagna la consistenza delle imprese attive dei trasporti terrestri è risultata anche nel 2013 in diminuzione. A settembre 2013 le imprese erano 13.162 rispetto alle 13.607 dell'analogo periodo del 2012, con una variazione negativa di -3,3%, superiore a quella rilevata nel Paese (-2,9%). Il saldo tra imprese iscritte e cessate nei nove mesi esaminati (escluse quelle cancellate d'ufficio) è negativo per 452 imprese⁸³. Si conferma quindi la tendenza di lungo periodo al ridimensionamento, indice anche della forte concorrenza, accentuata dal calo della domanda di trasporto dovuto alla congiuntura economica, che non tutte le piccole imprese riescono a sostenere.

Per quanto riguarda la forma giuridica, le ditte individuali, che costituiscono l'80% della compagine imprenditoriale, sono calate del 4,1% rispetto al 2012, leggermente di più che a livello nazionale (-3,9%). Analogamente le società di persone sono calate (-2,1%), mentre le società di capitale sono cresciute del 2% (in Italia +2,5%), così come tutte le altre forme societarie (comprese le cooperative: +4,3%), che sono invece calate in Italia di -2,2%.

Una caratteristica del settore è rappresentata dalla **forte diffusione di piccole imprese**, in gran parte artigiane. A fine settembre 2013 queste erano 11.544, cioè il 3,6% in meno rispetto allo stesso periodo del 2012, confermando il calo già in corso negli anni precedenti⁸⁴.

Per quanto riguarda l'occupazione nel settore, secondo Unioncamere, gli **addetti dei trasporti** su strada e mediante condotte sono in diminuzione rispetto all'anno precedente (-2,4%), sia degli imprenditori (-1,9%), sia dei dipendenti che hanno avuto un calo del -2,6%. Rispetto al 2008 si evidenzia un calo dell'occupazione del settore di -7,8% con una flessione delle unità locali di -10,1%.

Le nazioni più rappresentate, nell'autotrasporto regionale, secondo la situazione di inizio 2011, appartengono all'Est europeo e al Nord africa. Al primo posto la Romania, con 1.548 addetti equivalenti a circa un quarto del totale stranieri. Rispetto alla situazione di inizio 2009, i romeni

⁸² Rapporto 2013 sull'economia regionale, Unioncamere Emilia-Romagna, Regione Emilia-Romagna.

⁸³ Dati tratti dal rapporto 2013 sull'economia regionale – Unioncamere Emilia-Romagna e Regione Emilia-Romagna.

⁸⁴ Dati tratti dal rapporto 2013 sull'economia regionale – Unioncamere Emilia-Romagna e Regione Emilia-Romagna.

hanno registrato una crescita degli addetti del 7,3%, alle spalle della Romania si colloca il Marocco (11,0% del totale stranieri), seguito da Albania (9,2%), Moldova (6,5%), Tunisia (4,4%).

Il quadro delineato conferma che **l'Emilia-Romagna registra una realtà fatta di imprese di piccola dimensione o monoveicolari**, più orientate ad agire in un ambito territoriale ristretto e ancora con fortissimi margini di ottimizzazione.

Nel corso del 2012 e del 2013 la Giunta regionale ha dato mandato alle strutture regionali di procedere alla realizzazione di un progetto di legge per la promozione della legalità nei settori dell'autotrasporto, del facchinaggio, della movimentazione merci e dei servizi complementari. Sono stati realizzati numerosi incontri con le Associazioni imprenditoriali e sindacali regionali. Dal confronto costruttivo con gli esperti dei settori e con le Parti sociali sono emerse proposte condivise e richieste di approfondimento di vari aspetti legati alle competenze regionali, all'individuazione di strumenti efficaci da realizzare per alzare l'asticella della legalità, all'equilibrio tra le modalità di monitoraggio e di semplificazione degli adempimenti a carico delle imprese.

L'esito del lavoro ha permesso di definire una proposta di legge regionale, dal titolo "Disposizioni per la promozione della legalità e della responsabilità sociale nei settori dell'autotrasporto, del facchinaggio, della movimentazione merci e dei servizi complementari", che è stata approvata nei primi mesi del 2014 (L.R. n. 3 del 12/5/2014).

Il progetto di legge completa l'impegno che la Regione si è assunta sul tema della legalità già con le leggi regionali 2/2009 (Tutela della sicurezza del lavoro nei cantieri edili), 11/2010 (Promozione della legalità nel settore edile) e 3/2011 (Prevenzione del crimine organizzato e mafioso), dotandosi di ulteriori strumenti di contrasto alle infiltrazioni mafiose e criminali, di controllo della legalità e di tutela e sicurezza del lavoro.

La Regione Emilia-Romagna, nell'ambito delle politiche regionali di sviluppo, ha da tempo riconosciuto **l'importanza strategica dei settori dell'autotrasporto del facchinaggio, della movimentazione merci e dei servizi complementari**, in quanto spina dorsale delle attività produttive della nostra regione. Si tratta tuttavia di un settore alla ricerca di un'efficienza nuova, come equilibrio tra una domanda di servizi innovativi e la forte frammentazione del tessuto imprenditoriale che ha favorito, da parte della committenza, più la ricerca del "prezzo" che l'ottimizzazione o l'innovazione del servizio. Questi settori hanno dato negli ultimi anni preoccupazioni forti sulla presenza mafiosa. Una presenza che è diventata, senza che si possa parlare di controllo del territorio, sicuramente più diffusa, più evidente e più pericolosa. L'opera di contrasto va resa più incisiva e omogenea su tutto il territorio regionale.

La scelta di definire uno strumento legislativo, tenendo conto dei limiti di competenza previsti per le Regioni, delle criticità evidenziate e mettendo in valore le diverse esperienze positive sul territorio regionale, si è sviluppata secondo le seguenti principali linee di intervento:

- § innovare le azioni di contrasto, dando incisività all'azione di controllo, vigilanza e segnalazione agli Enti competenti, ad esempio, sulle modalità di verifica dei requisiti previsti dalle norme nazionali per l'autotrasporto; sui trasporti effettuati dalle cave sul territorio regionale, ecc.;
- § sottrarre opportunità, non lasciare cioè che le organizzazioni mafiose occupino spazi vuoti, dove manca sostanzialmente l'intervento delle istituzioni, impedire che l'imprenditoria sana trovi più vantaggioso fare affari con la mafia;
- § promuovere la resistenza culturale della società civile contro il radicamento delle organizzazioni mafiose.

Il progetto di legge individua strumenti e modalità sia per la committenza pubblica, sia per la committenza privata, spingendosi al confine delle competenze, ma sempre rispettando i ruoli e le funzioni assegnate dalla Costituzione.

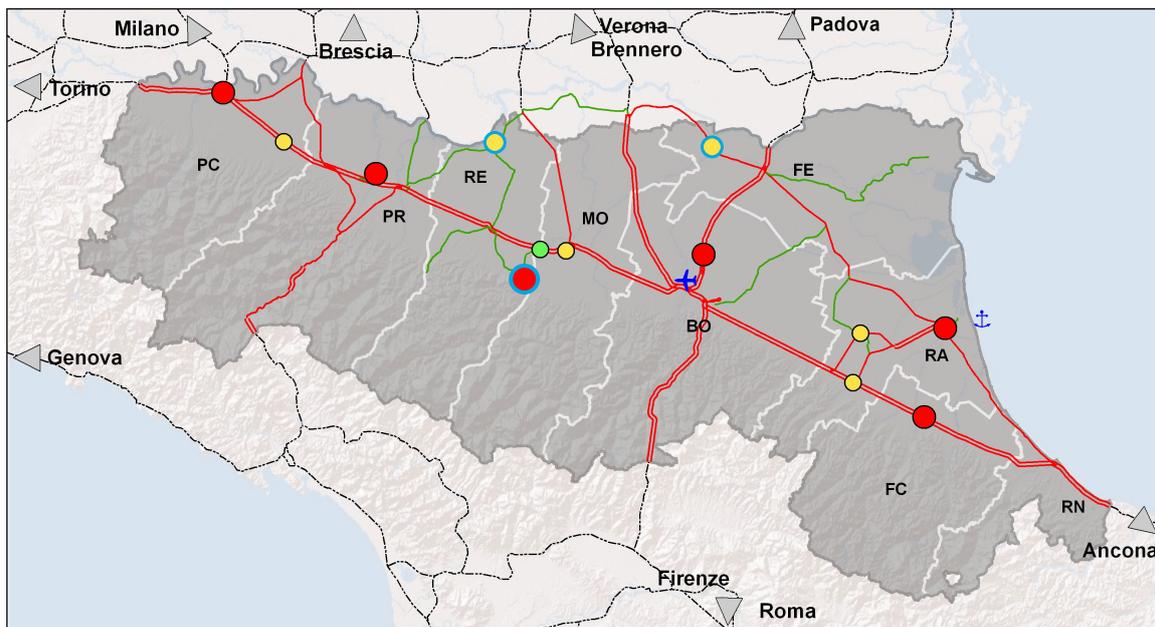
9.5 IL TRASPORTO FERROVIARIO DELLE MERCI

9.5.1 Il trasporto ferroviario merci regionale e i nodi logistici

- **Infrastruttura 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 240
La rete regionale



Reti e Nodi Ferroviari Merci in RER al 2011

Rete Ferroviaria per trasporto merci

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

Scali Ferroviari

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

Altri hub logistici

- ⚓ Porto di Ravenna
- ✈️ Aeroporto di Bologna

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

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

In seguito all'**Accordo di programma tra Gruppo FS e Regione Emilia-Romagna**, sottoscritto nel 2009 a conclusione del Tavolo che ha coinvolto gli Enti locali e gli operatori interessati e al processo di razionalizzazione e concentrazione dei servizi merci attivato da RFI SpA⁸⁵, la Regione Emilia-Romagna individua nel proprio territorio **9 impianti principali su rete RFI**, elencati nella tabella seguente, oltre ai principali raccordi operativi privati già attivi.

⁸⁵ RFI è il gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale ai sensi del D.Lgs. 188/03.

Tabella 98
Impianti ferroviari RFI prima e dopo accordo con la Regione

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

L'attivazione dello scalo di Villa Selva (FC) è avvenuta l'1 gennaio 2011, mentre, secondo il PIR⁸⁶ di RFI, per l'importante scalo di Marzaglia (MO), è prevista l'apertura a fine 2014 e l'entrata in esercizio nel 2015.

Agli impianti merci RFI si aggiungono quelli dell'infrastruttura ferroviaria regionale gestita da FER, in cui l'impianto principale è Dinazzano.

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

Gli impianti ferroviari merci regionali dovrebbero raggiungere nel 2020, a completamento di tutte le opere previste, la **capacità complessiva di circa 25 milioni di tonnellate all'anno**.

Di grande importanza è stato nell'ottobre 2011 l'inserimento, da parte della Commissione europea, della tratta ferroviaria Bologna-Ferrara e Bologna-Ravenna, oltre che dell'Interporto di Bologna e del Porto di Ravenna, nel "*core network*" della proposta delle Reti TEN-T.

- **Andamento del traffico merci**

La crisi del trasporto merci via ferrovia esplose nei fatti con la recessione internazionale del 2008 che ne determina il crollo, ma come media nazionale è in declino dal 2001. Anche **nel 2013 in Italia il traffico ferroviario merci ha avuto un forte calo (-5,2%)**, anche se si registra un miglioramento nella seconda parte dell'anno, dovuto a un incremento del trasporto combinato, rispetto alla prima metà in cui il calo è stato -7,4%.

L'andamento negativo del vettore ferroviario porta al trasferimento di consistenti quote di traffico alla strada anche per quanto riguarda le lunghe distanze e le merci pericolose, in contraddizione con gli obiettivi di mobilità sostenibile europei e nazionali.

⁸⁶ Piano Informativo della Rete.

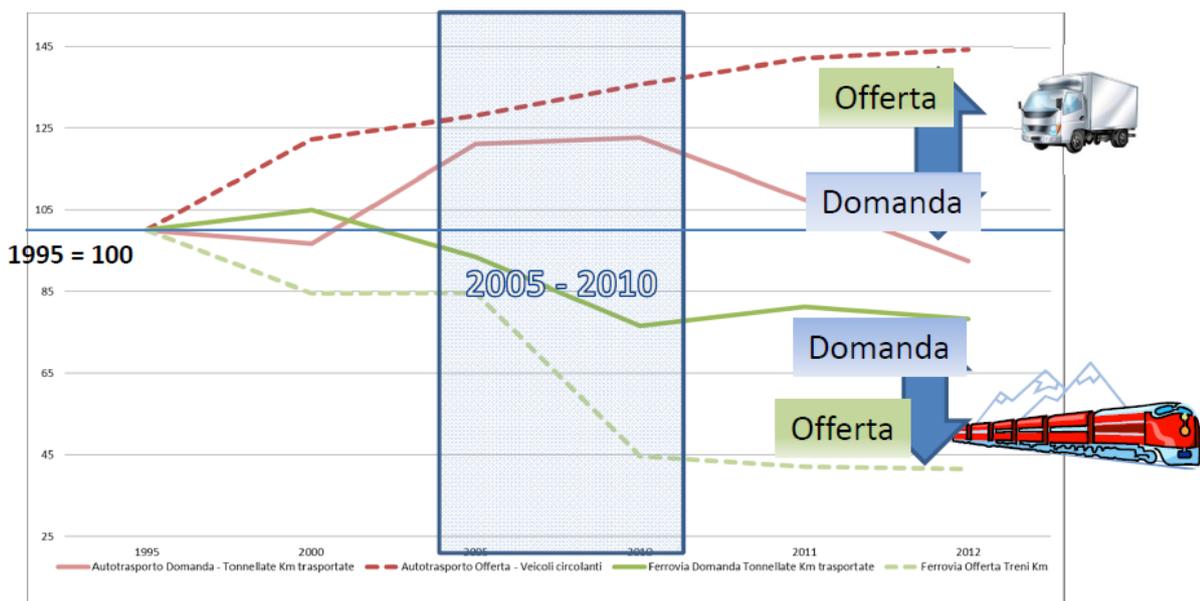
Figura 241
Andamento delle varie modalità di trasporto merci in Italia
 (Anni da metà 2007 al 2012)



Fonte: Confetra, Nota Congiunturale sul Trasporto Merci, periodo di osservazione Gennaio-Dicembre 2012. Elaborazione Centro Studi Confetra su dati AISCAT, ASSOFERR, ASSAEROPORTI, Autorità Portuali e CNIT.

Da uno studio di ISFORT emerge che a livello nazionale la domanda di trasporti di terrestre si attesta oggi a livelli inferiori a quelli del 1995. L'offerta di trasporto su gomma continua crescere, mentre quella su ferro continua a diminuire ben oltre il calo della domanda.

Figura 242
Domanda e offerta di trasporto in Italia



Fonte: ISFORT- Conto nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2012; ACI - Aiscat, 2012; Ministero Infrastrutture e Trasporti – URSF, 2013.

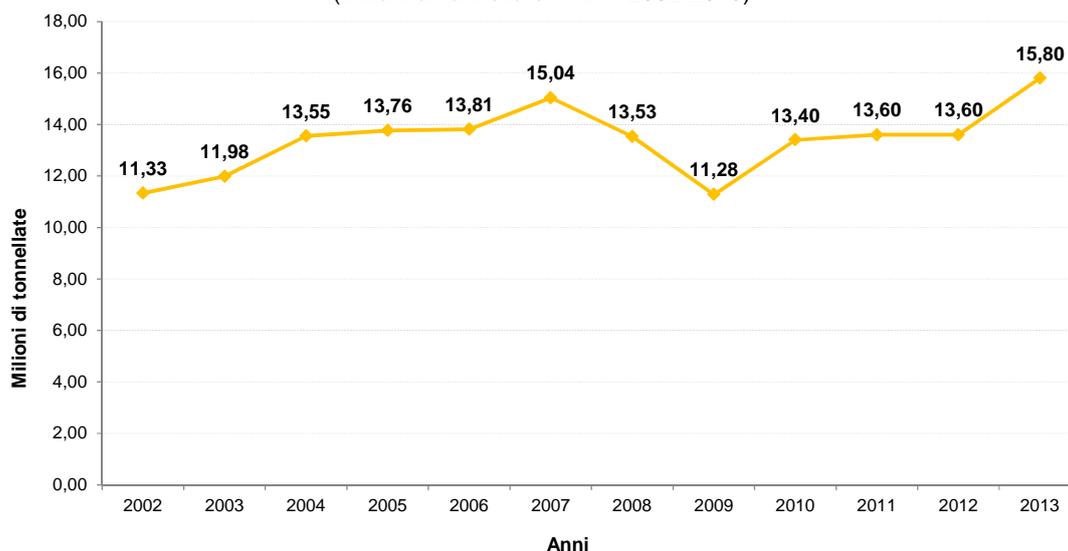
Il traffico ferroviario merci nella regione Emilia-Romagna, come tutte le altre modalità di trasporto merci, ha avuto fino al 2007 una forte crescita, che si è arrestata nel 2008 a causa della crisi. Nel 2007 la quota di traffico con O/D in regione ha superato i 15 milioni di tonnellate, per poi calare, nel 2009 a meno di 12 milioni. Dal 2010 si è registrata una parziale inversione di tendenza, accentuata

soprattutto sui collegamenti retroportuali da Ravenna e La Spezia in direzione dell'area produttiva localizzata nel centro Emilia. L'incremento di queste relazioni è sicuramente dovuto alla tenuta del sistema delle piattaforme regionali ma anche ai benefici indotti dalla L.R. 15/09⁸⁷, che ha consentito di avvicinare la competitività del trasporto merci su ferro a quello su gomma, permettendo una consistente diversione modale. **Nel 2013 in Regione il trasporto merci ferroviario è notevolmente cresciuto**, anche se ha mostrato un andamento non omogeneo da scalo a scalo, con cali o crescite determinati dalle diverse direzioni, in import ed export, e dalla crisi dei settori cui le tipologie di merci sono destinate.

In sintesi, in base ai dati raccolti, **per il 2013 si ritiene che il traffico ferroviario merci nella regione Emilia-Romagna**, in controtendenza rispetto al dato nazionale, **sia cresciuto e si sia riposizionato a circa 15.800.000 tonnellate**, superando la quota raggiunta nel 2007.

Questo dato è stato ottenuto sommando le tonnellate dichiarate dalle principali piattaforme intermodali regionali, su cui è stata effettuata un'indagine puntuale (che viene presentata nel paragrafo successivo) con le tonnellate stimate movimentate nei raccordi privati e negli scali non oggetto di analisi (quali Lugo, Faenza, Modena e Ferrara). Al totale ottenuto è stato detratto il doppio conteggio dei flussi intraregionali.

Figura 243
Flussi ferroviari in Emilia-Romagna
(Milioni di tonnellate – Anni 2002-2013)



Fonte: elaborazione della Regione in base ai dati dei principali scali ferroviari regionali.

- **Il traffico merci del sistema intermodale regionale (2013)**

La Regione Emilia-Romagna ha svolto nei primi mesi del 2014 **un'indagine sul traffico merci gravitante sul proprio territorio** incentrata sulle piattaforme intermodali regionali. Lo scopo principale della ricerca è stato quello di mappare il traffico merci gestito dai principali nodi intermodali, individuandone specializzazioni funzionali e aree di relazioni prevalenti.

La tabella che segue riporta le piattaforme merci su cui si è svolto tale approfondimento. Le piattaforme analizzate sono state individuate prendendo a riferimento le strutture di scambio modale delle merci (pubbliche, private o miste) che sono attualmente pienamente operative e di cui esiste una società di gestione delle aree e degli spazi⁸⁸.

⁸⁷ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 9.5.2 "Interventi per il traffico ferroviario delle merci (L.R. 15/09)".

⁸⁸ Le piattaforme sono state individuate tenendo anche conto della disponibilità manifestata.

Tabella 99
Piattaforme intermodali regionali oggetto di indagine 2013

N.	Ragione sociale/nodo	Comune	Provincia
1	Interporto Bologna SpA	Bologna	BO
2	Interporto Parma Cepim SpA	Fontevivo	PR
3	Terminal Piacenza Intermod. Srl	Piacenza	PC
4	Borsari E.F.C. Srl	Villa Poma	MN* MO
5	CargoFer Srl	Bondeno	FE
6	Terminal Rubiera Logtainer Srl	Rubiera	RE
7	Villaselva	Forlimpopoli	FC
8	Dinazzano Po SpA	Casalgrande	RE
9	Porto Ravenna	Ravenna	RA

(*) Il terminal Borsari non ricade nel territorio regionale, ma la linea ferroviaria di riferimento è di competenza regionale. I suoi volumi di traffico interessano la provincia regionale più vicina, cioè Modena.

Per le analisi puntuali sono stati presi in considerazione i soli nodi merci che utilizzano sia la modalità di trasporto su strada, sia quella su ferrovia, al fine di avere un quadro complessivo dei flussi merci totali (senza la suddivisione tra flussi in ingresso e in uscita) generati dai diversi nodi intermodali e il livello di intermodalità/multimodalità che viene effettivamente utilizzato.

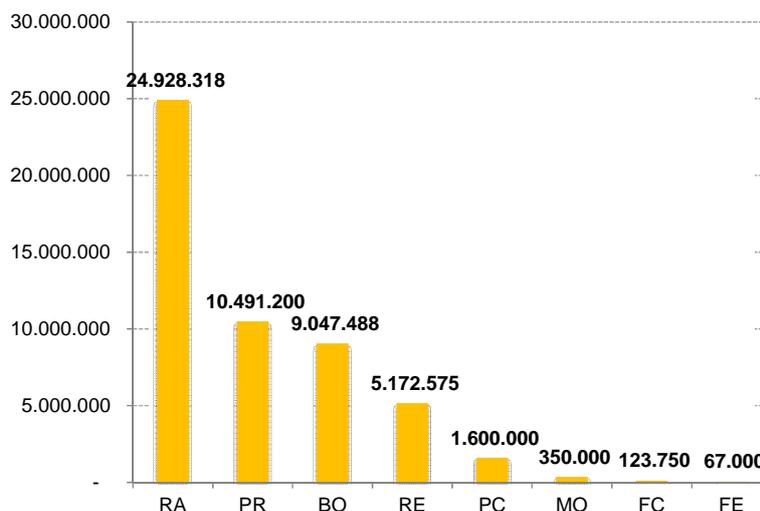
È bene sottolineare come i dati di traffico raccolti, tramite interviste dirette ai manager di queste piattaforme e attraverso l'utilizzo di una scheda di rilevazione, non abbiano la pretesa di ricostruire il traffico merci regionale nella sua totalità, ma di **tratteggiarne i volumi complessivi e le specializzazioni**.

Per quanto riguarda i nodi intermodali intervistati, si è riusciti a formulare un quadro complessivo aggregando singoli dati puntuali che gli operatori/enti gestori hanno fornito. Tuttavia, ci sono limiti dovuti all'incompletezza dei dati forniti da alcuni terminal, così come l'impossibilità di comparare alcuni dati del porto di Ravenna in ragione delle peculiarità connaturate alla realtà portuale.

I nodi sono stati suddivisi in base alla provincia di appartenenza; è esclusa la provincia di Rimini, in cui non sono stati individuati nodi logistici intermodali significativi.

Il totale complessivo di traffico merci (nelle varie modalità) nei nodi intermodali dell'Emilia-Romagna analizzati è pari a 51.780.331 di tonnellate (anno 2013).

Figura 244
Tonnellate complessive di traffico merci nei nodi intermodali analizzati
(Anno 2013)



Fonte: elaborazione ITL (Fondazione Istituto sui Trasporti e la Logistica) dei dati forniti dalle Piattaforme Intermodali.

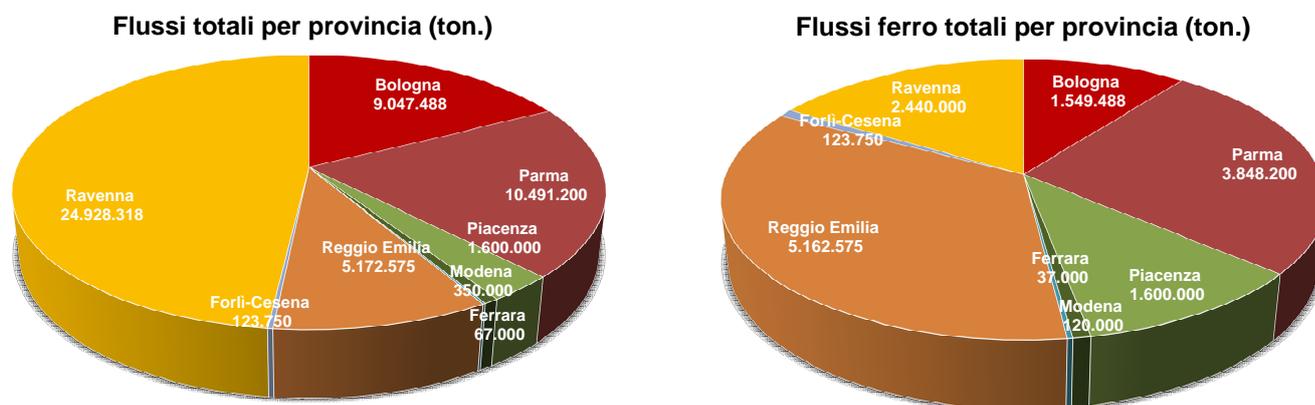
Tabella 100
Tonnellate complessive di traffico merci nei nodi intermodali analizzati
 (Anno 2013)

Nodo/operatore		Tonnellate complessive movimentate		
		2007	2009	2013
BO	Interporto Bologna	4.825.000	3.580.000	9.047.488
MO/BO	Italcontainer	1.472.724	984.497	n.d.
MO	Poggiorusco/Borsari	n.d.	n.d.	350.000
RE	Terminal Rubiera/Logtainer	1.150.000	912.000	2.010.000
RE	Rubiera/Soco	364.000	-	-
RE	Dinazzano/Dinazzano Po	2.000.000	1.295.554	3.162.575
PR	Interporto Parma	2.650.000	2.325.000	10.491.200
PC	Terminal Piacenza Intermodale	1.000.000	1.350.000	1.600.000
PC	Fiorenzuola/Sada	1.100.000	1.100.000	n.d.
FE	Bondeno/Cargo Fer	n.d.	n.d.	67.000
FC	Villaselva	n.d.	n.d.	123.750
RA	Lugo Terminal	652.000	670.000	n.d.
RA	Porto Ravenna	26.304.507	18.702.876	24.928.318
TOTALE		41.518.231	30.919.927	51.780.331

Fonte: dati dichiarati dalle piattaforme analizzate

La gran parte del traffico merci complessivo viene evidentemente realizzata dal **porto di Ravenna (oltre al 48% del totale)**, seguita dai territori di Parma e Bologna. A Reggio Emilia viene movimentata la maggior parte dei flussi ferroviari, seguita da Parma, come evidenziato nei grafici successivi.

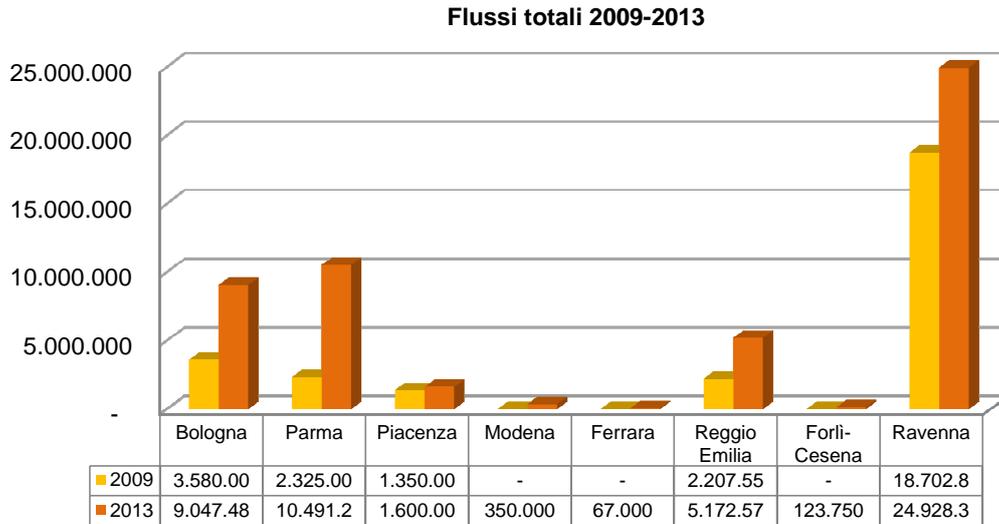
Figura 245
Tonnellate complessive trasportate nei nodi intermodali analizzati
e quota ferroviaria delle merci trasportate
 (Anno 2013)



Se si esclude il porto di Ravenna, nel 2013 la quota totale annua movimentata dai soli nodi intermodali terrestri è pari a **26.852.013 tonnellate**. Tale volume, pur non rappresentando la totalità movimentata in regione, risulta essere particolarmente significativo.

Rispetto ai valori osservati nel 2009 (30.919.927 tonnellate complessive, incluso il porto di Ravenna), si è registrato un **incremento complessivo del 67%** nei flussi totali, con significative variazioni positive nelle province di Bologna, Parma e Reggio Emilia. Si è così superata la quota del 2007, quando da un'analoga rilevazione si erano mappati 41.518.231 tonnellate annue movimentate dalle piattaforme regionali (incluso il porto di Ravenna).

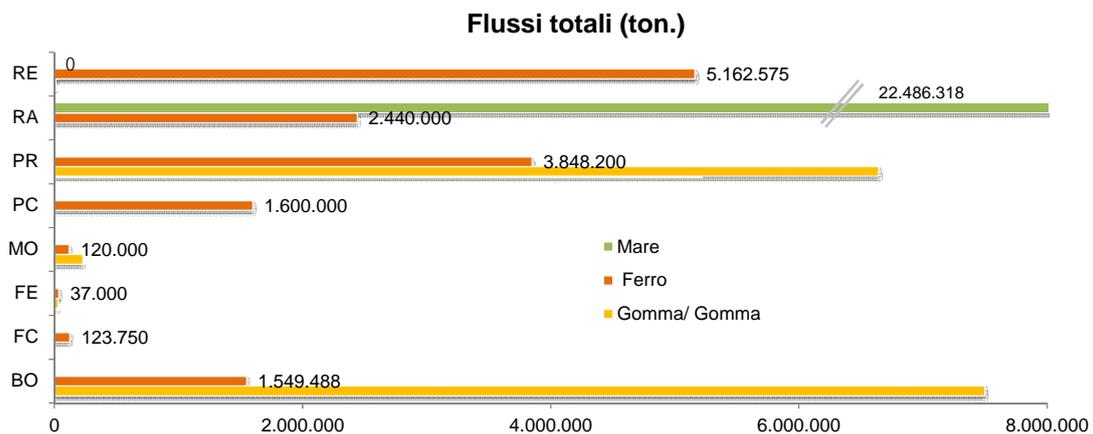
Figura 246
Tonnellate complessive movimentate nei nodi intermodali analizzati
 (Anni 2009 - 2013)



Fonte: elaborazione ITL (Fondazione Istituto sui Trasporti e la Logistica) dei dati forniti dalle Piattaforme Intermodali.

La tabella e il grafico successivo riportano invece la **suddivisione nelle varie modalità di trasporto per Provincia in termini di tonnellate annue**. Le Province con la quota più elevata di traffico su ferrovia sono quelle di Reggio Emilia e Parma. Quest'ultima, dopo Bologna, registra la quota più elevata di traffico su gomma all'interno dei nodi intermodali. Ravenna supera la scala del grafico per il traffico marittimo.

Figura 247
Tonnellate complessive movimentate nei nodi intermodali analizzati suddivisi per modalità
 (Anni 2013)



Fonte: elaborazione ITL (Fondazione Istituto sui Trasporti e la Logistica) dei dati forniti dalle Piattaforme Intermodali.

Tabella 101
Traffico ferroviario nei nodi intermodali analizzati, in tonnellate
 (2009 - 2013)

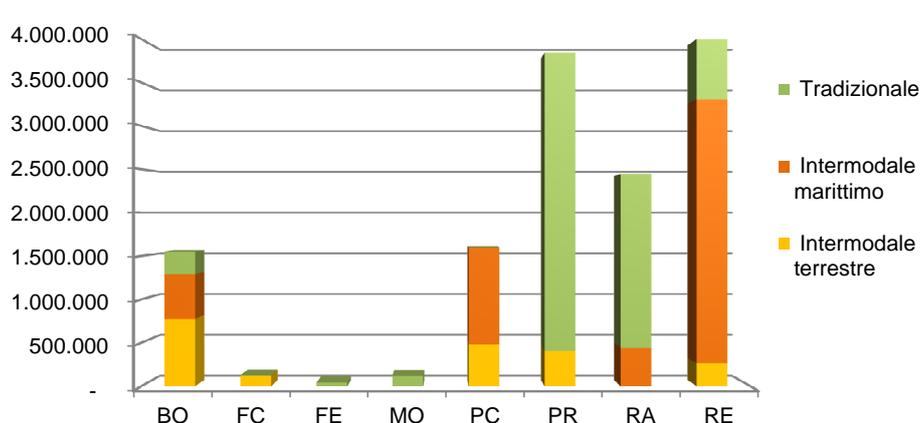
Nodo/operatore		Tonnellate movimentate		
		2009	2013	incremento %
BO	Interporto Bologna	1.300.000	1.549.488	19,2%
MO/BO	Italcontainer	471.633	n.d.	
MO	Poggiorusco/Borsari	n.d.	120.000	
RE	Terminal Rubiera/Logtainer	997.000	2.000.000	100,6%
RE	Dinazzano/Dinazzano Po	1.295.554	3.162.575	144,1%
PR	Interporto Parma Cepim	850.000	3.848.200	352,7%
PC	Terminal Piacenza Intermod.	1.350.000	1.600.000	18,5%
PC	Fiorenzuola/Sada	960.000	n.d.	
FE	Bondeno/Cargo Fer	n.d.	37.000	
FC	Villaselva	n.d.	123.750	
RA	Lugo Terminal	280.000	n.d.	
RA	Porto Ravenna	3.169.373	2.440.000	- 23,0%
TOTALE		10.673.560	14.881.013	39,7%

Relativamente ai **flussi ferroviari**, che dalla rilevazione risultano pari a 14.881.195, si evidenzia una **tenuta a livello regionale di questa modalità di trasporto** anche grazie all'intervento della Regione che, con apposita legge, ha sostenuto negli ultimi 3 anni traffici ferroviari aggiuntivi con origine e/o destinazione in Emilia-Romagna.

Nella provincia di Parma e in quella di Ravenna si conferma una spiccata specializzazione al trasporto ferroviario tradizionale rispetto ad altre tipologie, mentre a Reggio Emilia è l'intermodale marittimo la tipologia di trasporto più diffusa (seguita a distanza da Piacenza), anche se sono presenti in parte più ridotta anche il trasporto tradizionale e l'intermodale terrestre. In provincia di Bologna si registra invece la più alta percentuale di trasporto intermodale terrestre sul totale. Le quote di Forlì-Cesena, Ferrara e Modena sono trascurabili.

Figura 248
Traffico ferroviario nei nodi intermodali analizzati suddiviso per tipologia, in tonnellate
 (Anno 2013)

Traffico ferroviario per tipologia



Fonte: elaborazione ITL (Fondazione Istituto sui Trasporti e la Logistica) dei dati forniti dalle Piattaforme Intermodali.

Tabella 102
Merceologia delle merci movimentate nei nodi intermodali analizzati suddivise per Provincia (2013)

Provincia	Merceologie prevalenti
BO	Componenti meccanici, piastrelle, alimentari, macchinari
MO	Cereali e materie prime per mangimi
RE	Argilla, caolino, carbonato, acciaio, carta, alimentare, torba, polimeri, piastrelle, macchinari
PR	Plastica in granuli, coils, carta in bobine, alimentari, automotive, acciaio
PC	Vino e alcool
FE	Cereali, caolino, mangimi
FC	alimentari, mobili, ferro, acciaio, elettrodomestici
RA	Prodotti metallurgici, minerali greggi, derrate alimentari, concimi, prodotti agricoli

Per quanto riguarda i **porti di relazione dei nodi intermodali analizzati**, si evidenzia la specializzazione di Ravenna per l'import delle materie prime e il versante portuale tirrenico per l'export dei prodotti finiti del nostro sistema produttivo.

Tabella 103
Porti di relazione dei nodi intermodali analizzati suddivisi per Provincia
 (Anno 2013)

Provincia	Porti di relazione
BO	La Spezia, Livorno, Rotterdam
MO	Ravenna
RE	Ravenna, La Spezia, Genova, Livorno
PR	--
PC	Zeebrugge (Belgio), Rotterdam (Olanda)
FE	--
FC	Bari
RA	--

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

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

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

Sulla base delle caratteristiche del trasporto merci ferroviario regionale (in base a un'approfondita analisi del 2009), il **focus dell'intervento di incentivazione**, in accordo con gli obiettivi prioritari dell'Unione europea, è caratterizzato dai seguenti obiettivi specifici:

- § stimolare la crescita e **incentivare esclusivamente 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;
- § **incentivare sia il traffico ferroviario intermodale sia il traffico ferroviario tradizionale;**
- § **incentivare traffici di treni completi** con origine e/o destinazione in regione.

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

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

Il **beneficio atteso** con l'attivazione della legge era, per la fine dell'applicazione dell'incentivo, un incremento del traffico merci ferroviario, con una **riduzione di 246.000 veicoli pesanti**. Nel 2009 si è stimato il mantenimento, a conclusione dell'incentivo, di traffico ferroviario pari a circa 1,5 milioni di tonnellate di merci.

La legge di incentivazione dovrebbe 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 i flussi ferroviari di attraversamento in transito stradale, aggravandone il peso.

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

Tabella 104
Quadro sintetico delle risorse complessivamente impegnate per la L.R. 15/09

Risorse impegnate L.R. 15/09 in euro				
	2010	2011	2012	Totale complessivo
Risorse primo bando	1.920.463,19	1.980.712,38	1.935.749,05	5.836.924,62
Risorse secondo bando	1.079.537,81	1.019.287,62	983.173,95	3.081.999,38
Totale risorse I e II bando	3.000.000,00	3.000.000,00	2.918.923,00	8.918.923,00

Alcuni dei servizi finanziati nel primo dei due bandi emanati non sono stati attivati o sono stati interrotti. **Risultano attivi 22 servizi, effettuati da 12 imprese** (tutte imprese logistiche), che concentrano la propria origine/destinazione principalmente in tre poli regionali: il porto di Ravenna (4 servizi), lo scalo di Dinazzano (8 servizi) e l'interporto di Bologna (11 servizi), coerentemente con gli obiettivi regionali.

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 17,8 km della rete regionale, gestita da FER.

Per quanto riguarda le imprese ferroviarie che effettuano la trazione, 13 servizi (59%) sono affidati a Trenitalia Cargo, mentre i rimanenti sono ripartiti fra altre Imprese ferroviarie private o regionali. Tutti i servizi facenti capo a Dinazzano sono affidati, nel tratto fino a Reggio Emilia, a Tper Merci e per questi si prevede che la trazione passi a Dinazzano Po nel corso del 2014, al termine della procedura autorizzativa da parte dell'Agenzia Nazionale Sicurezza Ferroviaria. OceanoGate effettua la trazione di 2 servizi, mentre ulteriori 7 servizi vengono effettuati dalle imprese NordCargo/DB (1) e Interporto Servizi Cargo (6).

È importante sottolineare che i chilometri percorsi fuori dal territorio regionale sono il 65%, a dimostrazione che l'incentivo attuato dalla Regione Emilia-Romagna ha portato benefici territorialmente molto più estesi.

Figura 249
Chilometri percorsi entro e fuori il territorio regionale dei servizi rendicontati al 2013

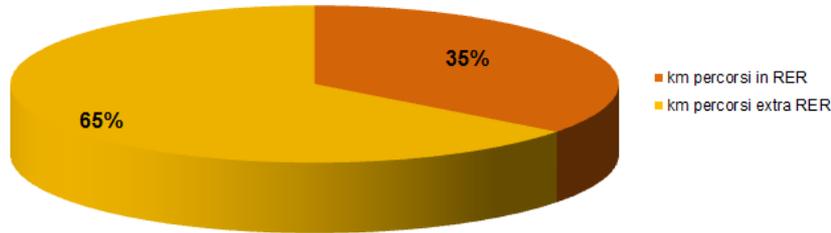
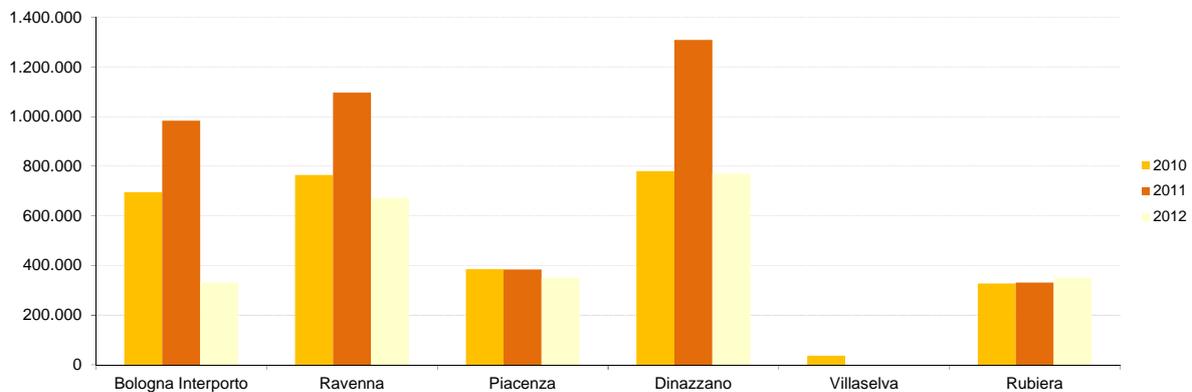


Figura 250
L.R. 15/09 tonnellate aggiuntive per nodo e per annualità di contribuzione dei servizi rendicontati al 2013



Parallelamente al mancato sviluppo di alcune relazioni (come Bologna–Livorno e Bologna–Falconara) sono però da registrare **incrementi notevoli del numero di convogli su altre relazioni**, come quelle su La Spezia, imputabili a incrementi dei traffici commerciali facenti capo a tale scalo portuale.

Allo stesso modo, esistono prospettive di sviluppo per i traffici di tipo tradizionale che si svolgono all'interno della regione (in particolare il trasporto di argilla fra Ravenna e Dinazzano e i trasporti siderurgici fra Ravenna e l'area del Mantovano).

È da sottolineare che il perdurare della crisi potrebbe portare a una diminuzione delle merci da trasportare, con un calo di traffico per ora difficilmente preventivabile; le previsioni in merito ai risultati complessivi della L.R. 15/09 si basavano infatti su una ripresa economica lenta ma quasi costante a partire dalla fine del 2010. I servizi che ora hanno risentito maggiormente della crisi sembrano essere i traffici di tipo tradizionale, con destinazione nazionale.

Figura 251
T*Km dei servizi attivi rendicontati al 2013

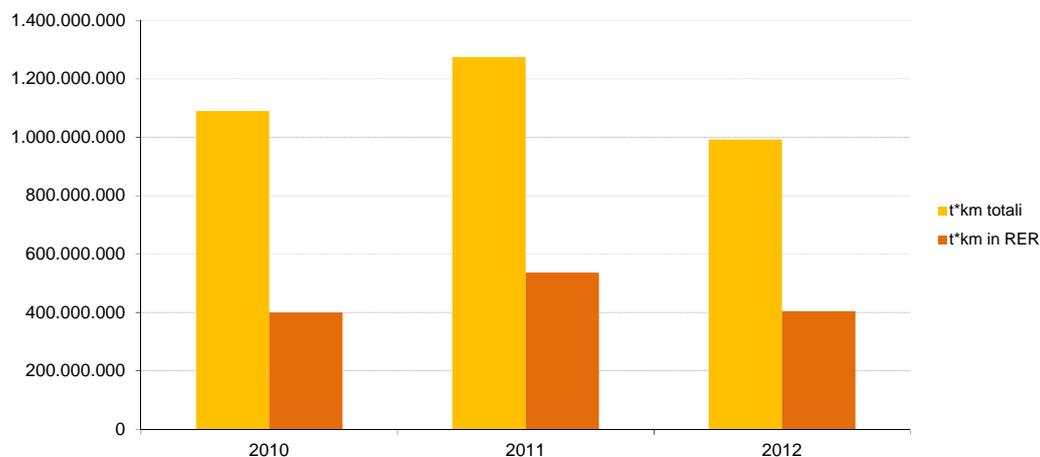


Figura 252
Tipologie di traffico dei servizi rendicontati al 2013

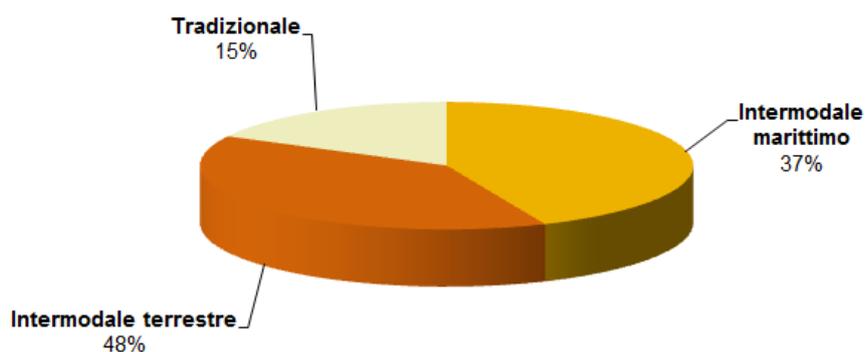


Figura 253
Ripartizione tra nuovi servizi e potenziamenti di servizi. L.R.15/2009 al 2013

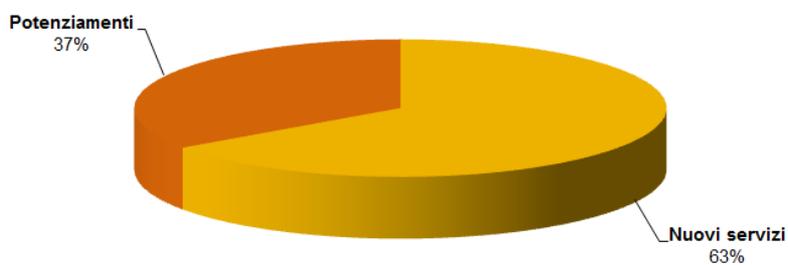
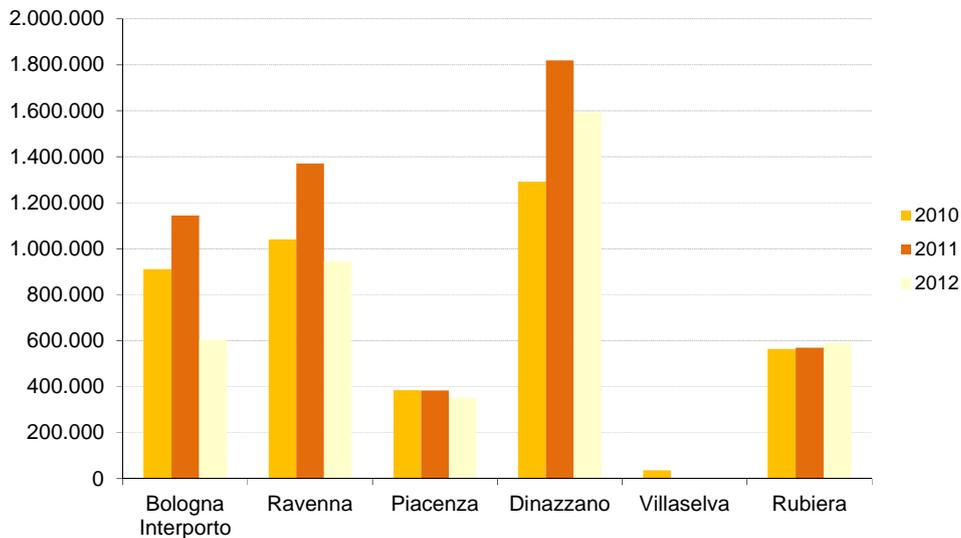


Figura 254
Tonnellate trasportate per nodo e per annualità di contribuzione servizi rendicontati al 2013



Poiché la L.R. 15/09 prevede solo tre annualità di contribuzione, a partire dal 2013 alcuni servizi hanno terminato il triennio e, progressivamente, il numero di servizi rendicontati è in corso di diminuzione.

Nel 2013, dei 32 servizi attivati (21 del primo bando, 11 del secondo), 23 hanno proseguito l'effettuazione con un numero di treni superiore al minimo richiesto per poter accedere al contributo, due sono stati esclusi dal contributo, mentre 6 non hanno raggiunto il minimo di treni necessario e sono stati sospesi nel corso dell'anno; fra i servizi attivi, due sono confluiti in un'unica relazione.

Due servizi, per motivi tecnici non dipendenti dalle Imprese che li effettuano, sono iniziati in ritardo, fra la fine del 2011 e i primi mesi del 2012; pertanto, uno di questi è stato ammesso solo parzialmente alla prima annualità di contribuzione, mentre il secondo usufruisce del contributo solo a partire dalla seconda annualità.

Per tutti gli altri servizi, la rendicontazione continua a seguire la naturale scadenza delle annualità di effettuazione e, alla fine del 2013, era possibile avere dati più precisi sulla quantità e qualità dei servizi con rendicontazione completata. I dati sono:

- § completi al 100% per l'annualità 2010 (25 servizi su 25 risultati effettivamente attivi al consuntivo). I contributi relativi sono stati interamente erogati e liquidati entro il 2013;
- § completi al 100% per l'annualità 2011 (22 servizi su 22 risultati effettivamente attivi al consuntivo). Per 18 servizi i contributi sono stati erogati e liquidati entro il 2013, mentre per i restanti 4 sono in corso le procedure di liquidazione, secondo i tempi della vigente normativa;
- § completi all'81% per l'annualità 2012 (18 servizi su 22 attivi nell'anno). Per 13 servizi i contributi sono stati erogati e liquidati entro il 2013, per altri 5 servizi sono in corso le procedure di liquidazione, nel rispetto dei tempi della vigente normativa.

Nella prima annualità di effettuazione (2010), i servizi incentivati hanno trasportato 3.750.027 t aggiuntive di merce (rispetto al 2009), di cui 1.551.727 t coperte da contributo.

Nella seconda annualità di effettuazione (2011) i servizi incentivati hanno trasportato 3.513.666 t aggiuntive di merce (rispetto al 2009), di cui 1.663.890 t coperte da contributo; con un aumento delle tonnellate incentivate.

E' evidente anche l'effetto "volano" che il contributo ha avuto sui servizi che ne hanno usufruito, dal momento che le tonnellate complessivamente trasportate sono state più che doppie rispetto a quelle coperte da contributo (che erano state preventivate al momento della domanda).

I risultati avuti fino ad ora fanno ritenere che i benefici attesi possano essere confermati.

Il confronto fra i risultati dei primi due anni mostra, per tutti gli scali interessati da servizi con contributo della L.R.15/09, un sostanziale incremento, mentre, pur con dati ancora non completi, sembra evidenziarsi una tendenza alla flessione nella terza annualità, in parte dovuta al calo di merce da trasportare su alcune tipologie di traffico (che potrebbe rendere difficile mantenere il servizio attivo e costante nei due anni obbligatori successivi alla contribuzione), in parte alla necessità di alcune imprese di diversificare i servizi ferroviari effettuati o di posizionarli su altri scali.

Tabella 105
Elenco servizi ferroviari e tonnellate trasportate al 2013 – L.R. 15/09

Impresa beneficiaria		Servizio ferroviario	Tipologia di traffico	Tonnellate trasportate		
				2010	2012	2013
Primo bando 2010						
1	VTG	Ravenna - Trecate	Tradizionale	35.763	---	---
2	Gestione Servizi Interporto Bologna	Trento Roncafort - Bologna Interporto	Tradizionale	112.482	119.479	116.763
3	Marcegaglia	Ravenna - Mantova	Tradizionale	326.390	372.002	150.689
4		Ravenna - Casalmaggiore	Tradizionale	141.935	216.754	160.247
5	Borsari	Ravenna - Poggio Rusco	Tradizionale	32.627	---	---
6	Italcontainer / FS Logistica / CEMAT	Bologna Interporto - La Spezia	Intermodale marittimo	214.275	260.422	213.361
7		Bologna Interporto - Genova	Intermodale marittimo	22.977	---	---
8		Ravenna - Modena	Intermodale marittimo	113.068	---	---
9		Bologna Interporto - Livorno	Intermodale marittimo	---	---	---
10		Bologna Interporto - Falconara	Intermodale marittimo	---	---	---
11	Hupac	Gallarate/Busto Arsizio - Bologna Interporto	Intermodale terrestre	90.665	108.861	---
12		Bologna Interporto - Gallarate/Busto Arsizio	Intermodale terrestre	46.164	61.040	---
13	Kombiverker	Piacenza - Wuppertal	Intermodale terrestre	385.856	384.498	351.478
14	Dinazzano Po	Ravenna - Dinazzano	Tradizionale	538.714	782.524	635.290
15	Logtainer	Rubiera - La Spezia	Intermodale marittimo	229.505	239.453	261.436
16		Rubiera - Livorno	Intermodale marittimo	335.681	329.531	327.661
17	Trenitalia	Cava Tigozzi - Ravenna	Tradizionale	---	---	---
18	Sogemar	Dinazzano - La Spezia	Intermodale marittimo	208.202	263.855	334.287
19		La Spezia - Dinazzano	Intermodale terrestre	70.794	121.505	84.978

20	Interporto Servizi Cargo	Nola - Bologna Interporto	Intermodale terrestre	21.112	32.044	28413
21		Bologna Interporto - Nola	Intermodale terrestre	62.050	83.739	84.978
22	Metrocargo	Pomezia - Castelguelfo	---	---	---	---
23		Castelguelfo - Pomezia	---	---	---	---
TOTALE				2.988.260	3.375.707	2.741.592
Secondo bando 2010						
1	Italcontainer / FS Logistica / CEMAT	Bologna Interporto - La Spezia	Intermodale marittimo	118.138	117.714	48.637
2	Spinelli	Dinazzano - Genova	Intermodale marittimo	77.559	118.924	159.383
3		Dinazzano - Livorno	Intermodale marittimo	82.632	88.904	94.508
4		Dinazzano - La Spezia	Intermodale marittimo	148.673	143.650	181.947
5	Beneventi	Minucciano - Dinazzano	Intermodale terrestre	9.126	164.244	Non disponibile
6	Messina	Dinazzano - Genova	Intermodale marittimo	155.192	135.782	109.891
7	GAB	Brindisi - Villa Selva	Intermodale terrestre	36.980	---	---
8	Interporto Servizi Cargo	Milano Segrate - Bologna Interporto (ISC Intermodal)	Intermodale terrestre	5.777	1.200	Non disponibile
9		Busto Arsizio - Bologna Interporto (Interporto Servizi Cargo)	Intermodale terrestre	---	230.430	Non disponibile
10		Verona - Bologna Interporto (ISC Intermodal)	Intermodale terrestre	108.330	120.520	112.947
11		Bari Ferruccio - Bologna Interporto (ISC Intermodal)	Intermodale terrestre	19.360	9.828	
TOTALE				761.768	897.538	707.313
Totale complessivo: (35 servizi finanziati)				3.750.027	4.506.904	3.448.906

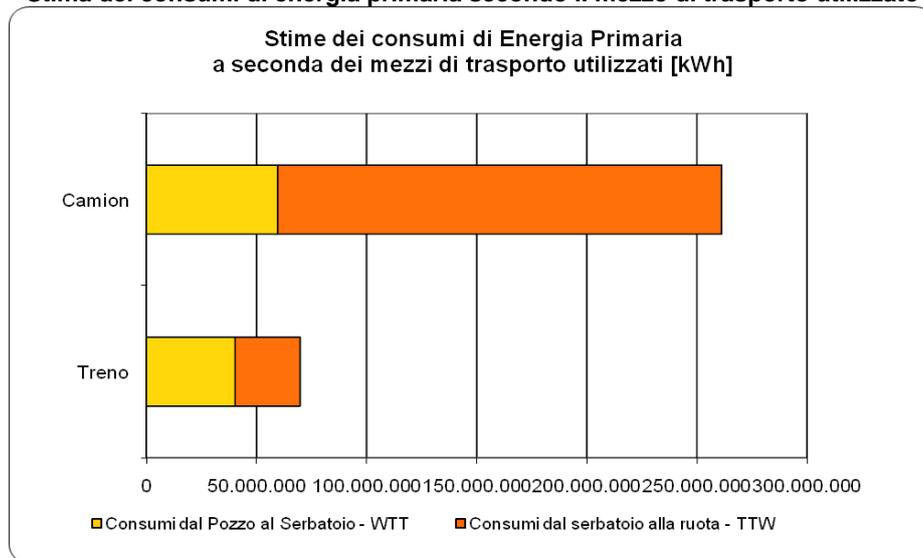
- Sintesi del bilancio ambientale della L.R. 15/09**

Il bilancio ambientale sui risultati della L.R. 15/2009 è stato fatto nel 2012 sul primo anno di effettuazione dei servizi incentivati.

Il bilancio è finalizzato al calcolo dei risultati dell'incentivazione della L.R. 15/09 e quindi è stato realizzato considerando solo le tonnellate aggiuntive trasportate rispetto all'anno precedente gli incentivi. I benefici ambientali sono stati calcolati confrontando le emissioni generate dalle stesse tonnellate incentivate se trasportate su gomma (ipotesi senza L.R. 15/09) e le emissioni generate dalle stesse tonnellate, trasportate su ferro. La stima delle due tipologie di emissioni è stata ottenuta utilizzando il modello Ecotransit, realizzato da IFEU, istituto di ricerca tedesco sull'energia e l'ambiente, su iniziativa delle principali società ferroviarie europee.

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

Figura 255
Stima dei consumi di energia primaria secondo il mezzo di trasporto utilizzato



Trasportare le merci su ferrovia ha consentito un **risparmio di circa il 75% dell'energia primaria**. Significa cioè che se le stesse merci fossero state trasportate su gomma avrebbero consumato quattro volte di più, a parità di tonnellate movimentate. In termini quantitativi tali risparmi di energia primaria ammontano a quasi 190 GWh, pari al consumo di circa 70.000 famiglie in un anno, cioè il consumo di una cittadina media di provincia. Considerando che il costo dell'energia elettrica è pari a circa 0,168 €/kWh, risulta che il **risparmio totale prodotto dalla legge, in termini di bolletta energetica è superiore ai 32 milioni di euro**, a fronte di un investimento iniziale poco superiore a 1,5 milioni di euro⁸⁹.

Grazie alla diversione modale sono state evitate emissioni pari a più di 44.000 tonnellate di CO₂ equivalente, che corrisponderebbero a quelle emesse da circa 1.000 mezzi pesanti, diesel, Euro 3 che percorrano 300 km al giorno per un anno⁹⁰, che in termini di km percorsi sono superiori a 61 milioni di km (cioè come se un tir avesse percorso 160 volte la distanza Terra-Luna).

Lo stesso risultato si ottiene sul calcolo delle mancate emissioni di tutti i principali inquinanti.

Infine sono state calcolate anche le **esternalità**, partendo dal modello proposto dalla Commissione europea nell'ambito della Call 2011 di Marco Polo II. I benefici economici indotti dalla L.R. 15/09 superano la cifra significativa di 11,6 milioni di euro, considerando l'investimento iniziale di 1,5 milioni di euro.

L'Assemblea legislativa della Regione Emilia-Romagna, visti gli ottimi risultati raggiunti, ha chiesto alla Giunta di proporre misure ulteriori per lo sviluppo del trasporto ferroviario merci.

- **Nuova Legge regionale “Interventi per il trasporto ferroviario, fluviale e fluviomarittimo delle merci”**

La Regione, anche su sollecitazione dell'Assemblea legislativa, nel 2013 ha predisposto e approvato un **nuovo progetto di legge d'incentivazione al trasporto ferroviario merci**, che nei primi giorni del 2014 ha inviato all'Unione europea per la notifica sugli Aiuti di Stato. Con questa misura si intende ancora cercare di trasferire quote di traffico di trasporto merci dalla modalità stradale alla modalità ferroviaria. Le motivazioni sono diverse e si possono riassumere nei seguenti punti:

⁸⁹ L'importo iniziale degli incentivi era di 3 milioni di euro, ma considerando che alcuni servizi non sono partiti, non hanno raggiunto il numero minimo di treni o non sono ancora stati rendicontati, gli stessi al 2012 erano di circa poco più di 1,5 milioni di euro.
⁹⁰ Considerando 220 giorni di circolazione.

- § il perdurare della crisi economica sta portando a una diminuzione delle merci da trasportare e alla crescente difficoltà di riuscire a fare treni completi. Sebbene la quantità di tonnellate trasportate con l'incentivo della L.R. 15/09 risulti in linea con quanto previsto e nonostante gli ottimi risultati ottenuti dal punto di vista ambientale, il conseguimento dell'obiettivo della stabilizzazione dei servizi incentivati risulta ancora da completare. Lo scenario futuro indica una riduzione dell'intensità della crisi ma il protrarsi della sua durata. I suoi effetti negativi saranno più duraturi di quanto inizialmente previsto;
- § la crisi economica sta determinando, nella regione, l'ulteriore aumento di competitività tra la modalità di trasporto su gomma e quella ferroviaria, con il proliferare di imprese di autotrasporto irregolari che operano sotto costo e l'aumento dei fenomeni di illegalità e di infiltrazione mafiosa. Un aiuto economico al trasporto ferroviario potrebbe aiutare a contrastare anche questi fenomeni;
- § la chiusura degli scali merci improduttivi avviato da RFI su tutto il territorio nazionale sta continuando a trasformare i flussi ferroviari di attraversamento in transito stradale, aggravandone il peso in termini di congestione, di minore sicurezza della circolazione e di inquinamento ambientale.

La misura proposta consiste in un nuovo regime di aiuti, in parallelo alla L.R. 15/09 (che sta completando il proprio percorso) e non si sovrappone ad essa.

Prevede altresì l'incentivazione al trasporto fluviale e fluviomarittimo, la cui misura viene determinata nel rispetto del limite dell'importo del massimale generale "de minimis" previsto dal Reg CE 1998/2006.

Il focus del nuovo intervento di incentivazione al trasporto ferroviario è caratterizzato dai seguenti obiettivi specifici:

- § stimolare la crescita e **incentivare esclusivamente i traffici aggiuntivi**, cioè nuovi treni su nuovi tragitti o su tragitti esistenti. **Non saranno rifinanziati i servizi già finanziati con la L.R. 15/09;**
- § **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 ferroviaria** in quanto strategica per i nodi regionali e con ampi margini di crescita per il trasporto ferroviario;
- § **incentivare sia il traffico ferroviario intermodale sia il traffico ferroviario tradizionale** mediante compensazione della differenza dei costi esterni del trasporto su strada a vantaggio degli utenti finali.

9.6 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 fin dal 2002 si è dedicata al tema della logistica urbana con una serie di iniziative legislative e di supporto tecnico/conoscitivo. 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.

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

Gli elementi principali dei **progetti in corso di attuazione nelle 12 città coinvolte con la Misura 5**, diversi dei quali sono stati già attivati in alcune parti⁹¹, 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 il consolidamento carichi ed 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);
- § riduzione delle emissioni inquinanti con azioni per la sostituzione o la trasformazione dei veicoli con altri a basso impatto.

Le cifre liquidate complessivamente dalla Regione agli Enti locali per i progetti di logistica urbana ammontano, al 2013, a **2.921.013,46 euro**, su 6.103.785,43 di contributo regionale previsto, **per un costo complessivo dei progetti di 12.104.507,88 euro**.

Il programma di attività sulla logistica urbana sviluppato dalla Regione è inoltre coordinato con le politiche a favore della mobilità elettrica⁹². Il programma, oltre al sostegno alla realizzazione dei progetti in corso finanziati dalla Misura 5 e alla costante sollecitazione all'attività dei Comuni nell'ambito degli Accordi sulla qualità dell'aria, ha previsto le seguenti attività, completate nel 2011:

- § un'attività di divulgazione e formazione verso i tecnici comunali, sviluppate anche nell'ambito del **progetto europeo SUGAR**;
- § una sperimentazione a Reggio Emilia sull'ottimizzazione della consegna del settore parcel con il **progetto SoNorA**, in collaborazione con ITL (Istituto per i trasporti e la logistica).

Nel 2012, nell'ambito dell'Accordo sulla qualità dell'aria 2012-2015 con le Province e i Comuni superiori a 50.000 abitanti, è stato attivato **un tavolo regionale di coordinamento per l'armonizzazione delle regole di accesso alla ZTL e/o al centro urbano, dei veicoli per la distribuzione di merci**.

Negli anni infatti la Regione Emilia-Romagna, portando avanti il programma di attività sulla logistica urbana, con l'esperienza degli studi e dei progetti realizzati dalle Amministrazioni locali, ha acquisito la consapevolezza delle criticità gestionali di questo ambito. Tuttavia le esperienze

⁹¹ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 9.6.2 "Investimenti per la logistica urbana".

⁹² Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 12.4 "La mobilità elettrica in Emilia-Romagna".

sviluppate dai singoli Comuni, rivolgendo lo sguardo essenzialmente all'ambito locale, hanno adottato soluzioni tra loro disomogenee, in particolare per quanto riguarda i provvedimenti normativi di regolazione dell'uso delle infrastrutture (fasce orarie, regole di accesso, caratteristiche dei veicoli ammessi). La conseguenza è che l'impatto di tali disomogeneità aumenta la complessità gestionale delle reti logistiche degli operatori che operano su scala territoriale almeno regionale, abbassandone i livelli di efficienza, che si ripercuotono sulle comunità locali sia in termini di qualità ambientale sia di valorizzazione economica.

Il tavolo, organizzato in collaborazione con l'Istituto sui Trasporti e la Logistica (ITL), ha individuato **regole più omogenee per rendere più agevole l'operatività del sistema produttivo e distributivo delle merci**, anche nell'ottica della maggiore semplificazione e dell'alleggerimento degli oneri amministrativi e si è concluso nel 2013 con la firma di un 'Accordo per l'armonizzazione su scala regionale delle regole di accesso alle ZTL per i veicoli merci (Accordo attuativo dell'Accordo di programma 2012-2015 "Per la gestione della qualità dell'aria e per il progressivo allineamento ai valori fissati dalla UE di cui al D.Lgs. n. 155 del 13 agosto 2010")' tra la Regione Emilia-Romagna e i Comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti: Bologna, Cesena, Faenza, Ferrara, Forlì, Imola, Modena, Parma, Piacenza, Ravenna, Reggio Emilia e Rimini. L'Accordo ha i seguenti obiettivi:

- a) armonizzazione a livello regionale delle fasce orarie minime comuni per l'accesso dei veicoli merci conto terzi nelle zone a traffico limitato (ZTL) dei Comuni sottoscrittori;
- b) armonizzazione a livello regionale delle classi di omologazione Euro dei veicoli per il trasporto merci conto terzi fino a 3,5 t che possono accedere alle ZTL nelle fasce orarie minime comuni individuate.

Le finestre orarie minime comuni individuate nell'**Accordo per l'accesso alle ZTL dei veicoli merci** si applicano tutti i giorni feriali da lunedì a venerdì la mattina dalle 9:00 alle 10:30 e il pomeriggio dalle 15:00 alle 16:30; in queste fasce orarie dovrà sempre essere garantito l'accesso alle ZTL alle categorie di veicoli merci Euro 4 e superiori, Gpl/Metano e ai veicoli elettrici.

Ogni Comune sottoscrittore può valutare, per particolari circostanze, di ampliare la fascia oraria e le categorie di veicoli che possono accedere alla ZTL, ferme restando le fasce e le classi minime concordate e il rispetto dei limiti di circolazione dei veicoli previsti nell'Accordo di programma 2012-2015 per la gestione della qualità dell'aria e per il progressivo allineamento ai valori fissati dalla UE di cui al D.Lgs. n. 155 del 13 agosto 2010. Viene inoltre confermata la regolamentazione stabilita nel Protocollo d'intesa per l'armonizzazione delle regole di accesso e sosta dei veicoli elettrici nelle zone a traffico limitato (ZTL) nell'ambito del piano regionale "Mi Muovo Elettrico" (8 ottobre 2012), nei comuni che lo hanno sottoscritto.

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

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

Tabella 106
Programma finanziamenti

Opere	Fonte regionale di finanziamento	Importo programmato	Stato di attuazione
Approfondimento dei fondali del canale Piombone fino a -10,50 m/realizzazione delle opere di banchina e dei terrapieni	Fondi L.R. 9/95	€ 3.821.781,05	In corso 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	Lavori conclusi 2011 in corso di collaudo

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

9.7.2 Investimenti per la logistica urbana

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

Il costo totale aggiornato relativo alla sola realizzazione degli interventi è di 10.488.296,08 euro, di cui 4.767.061,59 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 107
Programma regionale degli interventi di logistica urbana
(In euro)

AMBITO URBANO	PROGETTAZIONE contributo erogato sul costo complessivo del progetto (finanziamenti europei e fondi L.R.30/98)	REALIZZAZIONE MISURA 5 Risorse regionali impegnate sul costo complessivo (esclusa IVA) dell’intervento	TOTALE CONTRIBUTI	CIFRE LIQUIDATE al 2013
CESENA	33.180,00 su 47.400,00	-	33.180,00 su 47.400,00	33.180,00
FORLI'	45.700,20 su 65.286,00	667.000,00 su 1.359.432,00	712.700,20 su 1.424.718,00	45.700,20
MODENA	150.432,00	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	38.730,00
RAVENNA	150.400,00 + 96.000,00 su 120.000,00	50.000,00 su 100.000,00	296.400,00 su 370.400,00	296.400,00
FAENZA	103.000,00 su 150.000,00	30.026,00 su 72.047,00	133.026,00 su 222.047,00	133.006,41
RIMINI	54.344,38 su 77.640,00	268.624,99 su 572.249,98	322.969,37 su 649.889,98	54.344,38
PIACENZA	150.432,00 + 85.000,00 su 100.000,00	172.041,83 su 571.978,45	517.463,83 su 822.410,46	429.654,19
BOLOGNA	114.744,00 su 163.920,00	1.055.088,58 su 2.691.291,37	1.169.832,58 su 2.855.211,37	624.239,21
IMOLA	56.291,76 su 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	821.133,51
FERRARA	54.799,50 su 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 u 132.000,00	167.500,00 su 380.816,90	259.900,00 su 512.816,90	92.400,00
TOTALE	601.264,00 + 735.459,84 su 1.014.947,80	4.767.061,59 su 10.488.296,08	6.103.785,43 su 12.104.507,88	2.921.013,46

	avviate le prime azioni del progetto
	Realizzazione del progetto completata

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

Le risorse stanziare per incentivare il trasporto ferroviario delle merci dalla L.R. 15/09 "Interventi per il trasporto ferroviario delle merci", prevedono un **impegno di 3 milioni di euro per 3 anni, dal 2010 al 2012, per 9 milioni di euro complessivi**, tutti di risorse regionali. Le richieste di liquidazione per i servizi effettuati nel 2010 sono state fatte a partire dal 2012.

I contributi erogati fino ad ora ammontano a 4.903.614,54 euro.

Tabella 108
Contributi complessivamente erogati ripartiti per Impresa (aggiornamento al 2013) – L.R. 15/09

Impresa (in ordine alfabetico)	Contributo servizi del 2010 in Euro	Contributo servizi del 2011 in Euro	Contributo servizi del 2012 in Euro
Beneventi SRL	7.665,84	195.997,68	Non disponibile
Borsari Logistica Srl	23.789,11	No minimi	No minimi
Ce.P.I.M Spa	Non avviato	Non avviato	Non avviato
Dinazzano Po Spa	214.704,00	373.248,00	430.056,00
Gab Spedizioni Trasporti internazionali	31.063,28	No minimi	No minimi
Gestione Servizi Interporto Srl	84.000,00	108.000,00	96.000,00
Hupac intermodal S.A	Revocato	Revocato	Revocato
Ignazio Messina & C. Spa	77.323,68	78.453,56	44.881,06
Interporto Servizi Cargo Spa	140.239,58	291.713,25	209.056,95*
CEMAT Spa	241.933,44	274.860,00	144.731,52
Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft Tfur kombinierten - Guterverkehr mbH & Co Kg	140.000,00	200.000,00	200.000,00
Logtainer Srl	49.140,00	63.180,00	56.160,00
Marcegaglia Spa	63.112,00	171.304,00	212.799,81
Metrocargo Italia Srl	No minimi	No minimi	No minimi
Sogemar Spa	100.800,00	64.800,00	57.600,00
Spinelli Srl	106.522,52	160.097,32	180.105,00
Trenitalia Spa	No minimi	Non richiesto	Non richiesto
VTG Italia Srl	10.276,96	Non richiesto	Non richiesto
Totale	1.290.570,41	1.981.653,80	1.631.390,34

* Dato non completo.