

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 e L.R.10/14).

Si prende inoltre in esame il settore del **trasporto merci su strada** e dell'**autotrasporto**, che ha un importante ruolo di sostegno dell'economia regionale, in particolare per le problematiche del trasporto di corto raggio. Completa il quadro l'attività regionale relativa alla razionalizzazione del trasporto merci nelle aree urbane, la **logistica urbana**, che riveste grande importanza per l'efficienza e la vivibilità delle città.

Per 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 2014 gli indicatori economici mostrano un rallentamento della recessione, con una moderata e diseguale ripresa economica, anche se ancora debole e fragile.

Gli investimenti e i livelli di fiducia continuano a non crescere, riflettendo una serie di incertezze riguardanti i rischi geopolitici che si affacciano ai confini dell'area, la solidità dell'economia e l'evoluzione di quella globale. La domanda interna risente dell'alto livello della disoccupazione, della limitazione e segmentazione del credito e della debolezza dei bilanci degli operatori privati e pubblici.

Il Prodotto Interno Lordo nazionale nel 2014, secondo ISTAT, ha subito un'ulteriore contrazione dello 0,4% (inferiore però agli anni precedenti) mentre nell'Eurozona è cresciuto dell'1,3%. Il tasso nazionale d'inflazione medio annuo per il 2014 è stato prossimo allo zero. È l'export a sostenere l'economia italiana, con una crescita di +1,4% (+3% nel nord-est), mentre i consumi finali nazionali continuano a retrocedere: secondo le stime dell'Osservatorio Nazionale Federconsumatori dal 2008 ad oggi la capacità di acquisto delle famiglie è diminuita di oltre il 13,4%.

In controtendenza rispetto alla media italiana il PIL della regione Emilia Romagna cresce di +0,3%, dimostrandosi tra le più forti della nazione, con un'exportazione di +4,2%, anche se la consistenza delle imprese attive in regione è diminuita dell'1,1%.

Infine è da segnalare che l'andamento della produzione industriale in regione ha registrato nel 2014 un calo medio dello 0,5% rispetto al 2013, mentre a livello settoriale è importante l'ulteriore calo del volume d'affari dell'industria edile che è stato di -4,6% rispetto al 2013.

9.2 IL PORTO DI RAVENNA

Il Porto di Ravenna, che penetra all'interno della città sviluppandosi per oltre 11 km di lunghezza da Porto Corsini fino alla Darsena di città, si è trasformato nel tempo **da porto industriale a porto prevalentemente commerciale**, distinguendosi peraltro nello sviluppo della cantieristica navale e nel trasporto delle rinfuse solide, che costituiscono circa il 42% del traffico portuale. È un porto canale con 22 terminal privati, circa 14 km di banchine operative e fondali attualmente da -10,50 m., che, nella zona fino a largo Trattaroli, arrivano già a -11,50 m. La capacità complessiva dei magazzini è di 4.633.000 m³, per i piazzali è di 1.464.000 m² e relativamente a serbatoi/silos è di 1.260.000 m³ (fonte CNIT 2012-2013).

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 Setramar), una delle quali a partecipazione pubblica (SAPIR).

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

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

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

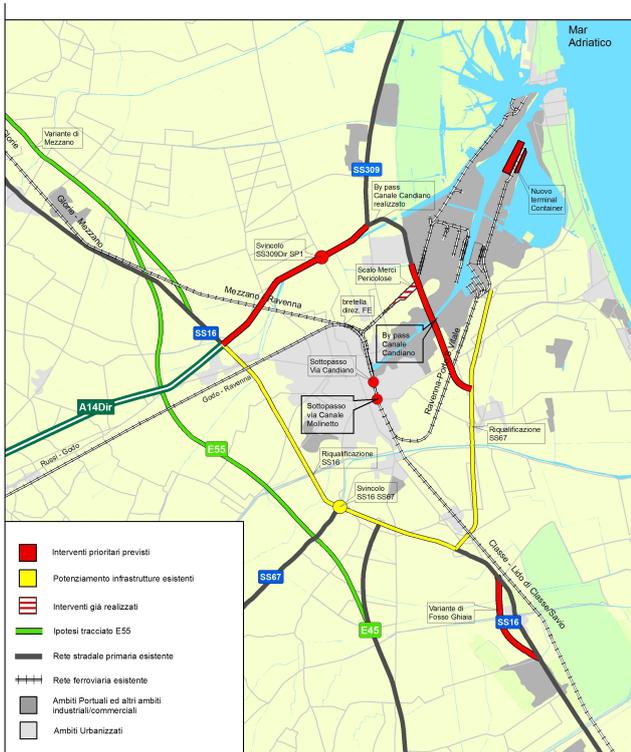
In particolare il Porto di Ravenna è **connesso alla rete ferroviaria nazionale e internazionale sia attraverso la linea per Castel Bolognese-Bologna**, sia tramite **gli itinerari alternativi che si innestano sulla Ravenna-Ferrara**, e quindi sulla rete regionale, che garantiscono il collegamento con 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** (costituita da tratti della SS16 Classicana, della SS309 dir, della SS67), che in particolare lo connette all'A14 dir, all'A14 e a tutte le altre direttrici che da essa si dipartono.

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

Per migliorare comunque l'efficienza e la capacità competitiva del Porto, sono in corso di attivazione o di pianificazione interventi volti a metterlo ancora più efficacemente in rete e a dotarlo



di interconnessioni trasportistiche adeguate. In particolare, tra le opere ferroviarie si segnala il **by-pass di Ferrara** (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

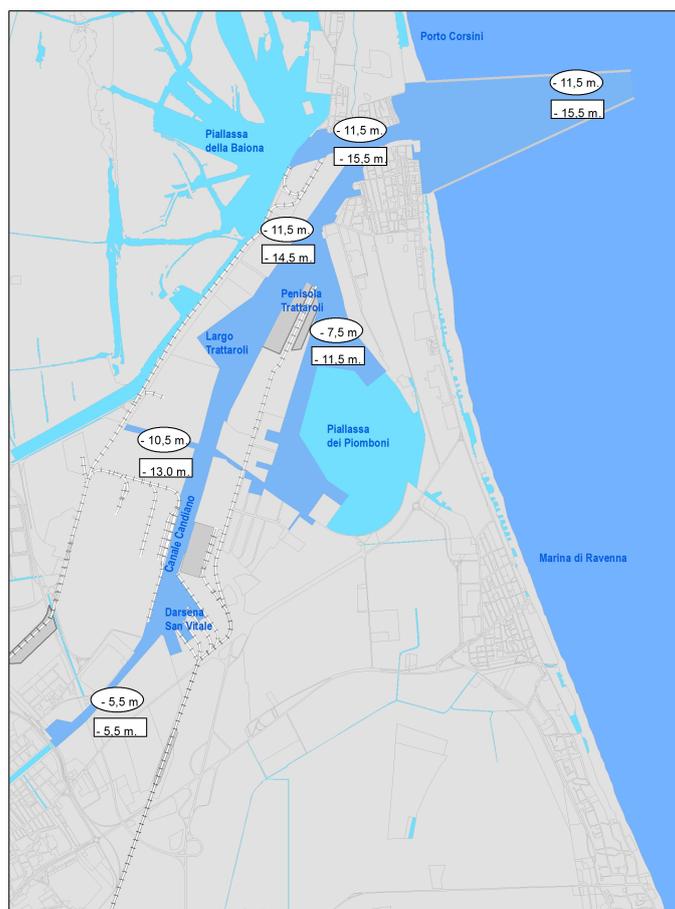
pianificazione urbanistica comunale, la necessità di una serie di adeguamenti funzionali, logistici e infrastrutturali in relazione al Porto di Ravenna, in parte realizzati o in corso di attuazione, in parte progettati, nonché di alcuni interventi strategici per lo sviluppo del Porto.

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 riuscita anche a ottenere il finanziamento dalla BEI necessario per dare la restante copertura economica all'intervento. A fine ottobre 2014 l'Autorità Portuale di Ravenna ha inviato, a tutti gli Enti coinvolti nella fase approvativa, il **progetto definitivo della I fase dei lavori dell'Hub Portuale di Ravenna** "Approfondimento dei canali Candiano e Baiona, adeguamento banchine operative esistenti, nuovo terminal container e riutilizzo del materiale estratto" per l'acquisizione dei pareri necessari ai fini della successiva approvazione da parte del CIPE.

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

Figura 211
I fondali attuali e 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 "on hold" 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 e 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 dei lavori dell'"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. Proprio per migliorare questi servizi nel maggio 2014 è stato siglato un accordo tra la AUSL di Ravenna e l'USMAF per

implementare il personale degli uffici doganali di frontiera con il personale AUSL. Tale accordo che ha la durata di un anno si auspica venga riconfermato nel 2015, in quanto ha dato buoni risultati.

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

Nel 2013 è stata avviata dall'Autorità portuale di Ravenna la realizzazione del terzo molo per ospitare fino a tre navi contemporaneamente, mentre RTP si è impegnata a realizzare un'adeguata stazione marittima al fine di dare maggior attrattiva alle compagnie armatoriali. Nel 2012 sono sbarcati 100.000 passeggeri, che sono stati confermati anche nel 2013, mentre **nel 2104 c'è stato un brusco calo nel movimento passeggeri di quasi il 40%** attestando il numero di passeggeri sbarcato a ca. 62.000.

Al Terminal Traghetti fanno capo attualmente i traghetti della linea Ravenna-Catania (Tirrenia) e della linea Ravenna-Catania-Brindisi (Grimaldi), linee leader in Adriatico sulle rotte delle Autostrade del Mare nazionale. Recentemente il gruppo Grimaldi-Minoan ha introdotto un'ulteriore linea RO-PAX con la Grecia (Igoumenitsa e Patrasso) con 3 partenze settimanali.

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) e rispetto a queste aree il porto di Ravenna è leader in Italia anche per i traffici in container. È un **riferimento importante per il trasporto marittimo** da e per i mercati del Medio ed Estremo Oriente.

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

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

Ravenna rappresenta inoltre uno snodo fondamentale per i servizi RO-RO di cabotaggio nazionale nella direttrice con la Sicilia.

9.2.1 Contesto competitivo

La stagnazione europea ha avuto come conseguenza negli ultimi anni una riduzione della domanda interna che ha inciso negativamente sulle economie in via di sviluppo, che sono produttrici di gran parte dei beni di consumo di quelle avanzate. Il conseguente rallentamento dei tassi di crescita dei paesi in via di sviluppo (comunque sempre largamente positivi) si è riflessa a sua volta sul livello delle esportazioni dei paesi più avanzati determinando un calo della crescita globale⁶⁸.

Nel 2014 l'espansione dell'economia mondiale, che aveva dato segnali di avvio già nel 2013, è proseguita, pur nell'incertezza che ha caratterizzato i mercati internazionali; è cresciuto di circa il 5% rispetto al 2013 anche il commercio internazionale e il trasporto marittimo internazionale⁶⁹, in particolare il traffico container mondiale, al netto del transhipment⁷⁰ e del traffico infraregionale.

I **30 porti più importanti nel mondo** hanno effettuato il 58% del totale delle attività e dei movimenti riferiti ai contenitori, operando **circa 366 milioni di TEUs**, con un aumento del 5,6% rispetto ai risultati del 2013. Sono sempre i porti cinesi, confermando la propria forza economica, a movimentare più TEUs di tutti nel mondo. Ai primi quattro posti ci sono Shanghai, Singapore, Shenzhen e Hong Kong. Shanghai è leader a livello mondiale movimentando 35,3 milioni di TEUs (+5% sul 2013).

Per quanto riguarda l'**Europa**, i container in uscita sono **umentati di +4,4%**, mentre quelli in entrata di +6,1%. I traffici marittimi in entrata verso l'Europa da tutte le grandi aree geografiche di destinazione sono aumentati globalmente di +5,7%. Crescono i traffici dal Far East (+7,5%) e dal Medio Oriente (+7,3%), in flessione invece quelli dal Nord America (-1,2%); per i flussi in uscita, sono invece aumentati quelli diretti verso il Nord America e il Medio Oriente⁷¹.

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 la crescita progredisce con estrema lentezza**.

L'Unione Europea a 28 stati è il principale mercato di sbocco della produzione italiana e assorbe il 55% dei suoi prodotti in valore, in crescita di +1% rispetto al 2013. Diminuiscono invece le esportazioni verso gli Altri Paesi Europei (-7,9%), trascinate dal calo delle transazioni verso la Russia e la Turchia.

L'export verso il Nord Africa è stabile, dopo i buoni risultati ottenuti negli anni scorsi, mentre le esportazioni verso i paesi del Centro e Sud America sono diminuite di -5%. In crescita il commercio verso i paesi del Nord America (+8%) ed Estremo Oriente (+4,8%).

Nonostante l'incertezza dei mercati, rispetto al 2013, il traffico contenitori è cresciuto di +4% per un totale di 6,2 milioni. Tuttavia a trainare la crescita sono quasi esclusivamente i porti gateway, quelli con vocazione regionale focalizzati sull'import/export, con un +5%, mentre il traffico dei porti di transhipment (Gioia Tauro, Cagliari e Taranto) cala di -4%, a fronte della crescita di percentuali a due cifre dei porti mediterranei concorrenti (Port Said, Malta, Pireo e Algeciras)⁷².

Sempre per il traffico container è molto positivo il risultato di Genova (+9%), di Trieste (+10,3%) e soprattutto di Salerno (+21,4%) cresciuto anche a discapito di Napoli (-9%).

Il fatto che il transhipment in Italia soffra può essere un problema per l'economia, perché questo tipo di traffico sarà sempre più importante, sia per effetto del gigantismo navale, sia per le grandi

⁶⁸ Piano Operativo Triennale 2015-2017 dell'Autorità Portuale di Genova.

⁶⁹ Stime del Centro Studi Fedespedi.

⁷⁰ Transhipment (trasbordo) è un sistema di trasporto che consiste nella movimentazione di merci o container via mare in un luogo intermedio dove avviene il trasferimento (sbarco/reimbarco) dalle grandi navi (o navi madri) su navi di dimensioni minori definite feeder che vengono poi indirizzate verso un'altra destinazione.

⁷¹ Fedespedi quadrimestrale di informazione economica.

⁷² Dati Centro studi di Contship Italia.

alleanze armatoriali in atto sulle rotte est-ovest. La sofferenza è dovuta al fatto che il transhipment in Italia non è competitivo a causa dell'incidenza dei controlli doganali, dei tempi di attesa e dei costi per movimentazioni extra.

Per il futuro dell'intero sistema portuale italiano è molto importante la **legge di riforma dei porti**, ora in discussione ma attesa da oltre venti anni. La legge dovrà definire la nuova governance della portualità italiana, stabilendo priorità per le infrastrutture e per i collegamenti su rotaia, indispensabili in particolare per i porti appartenenti alle reti europee e ai nodi Ten-T, che devono stare al passo con i competitori europei e mediterranei.

In contrazione, oltre al transhipment, anche il traffico marittimo nazionale delle rinfuse (-6,4% le rinfuse liquide e -1,1% le rinfuse solide) a causa delle diminuzioni riscontrate per questo settore nei porti di Genova, Taranto, Savona e Piombino. In crescita le spedizioni internazionali via mare (+1,9%) e anche il traffico RO-RO, che cresce in particolare a Livorno (+7,8%).

Tabella 85
Tonnellate trasportate nei principali porti del nord Italia (moltiplicare x 1.000)
(Anni 2011-2014)

Porti		Var. % tra 2010 e 2011	2012	Var. % tra 2011 e 2012	2013	Var. % tra 2012 e 2013	2014	Var. % tra 2013 e 2014
Adriatico	Ancona	-1,3%	7.952	- 5,5%	6.975	-12%	8.569	+22,9%
	Ravenna	+ 6,5%	21.460	- 8,1%	22.486	+ 4,8%	24.460	+8,8%
	Venezia	- 0,2%	23.376	- 3,5%	24.411	- 3,6%	21.779	-10,6%
	Monfalcone	+ 12,3%	3.717	+ 7,2%	3.971	+ 6,85%	4.286	+8%
	Trieste	+ 1,27%	49.207	+ 2,01%	56.585	+15,11% (+ 18,07% solo petrolio greggio)	57.154	+1,0%
Tirreno	Genova	- 0,6%	50.203	- 0,4%	48.524	- 3,4%	51.934	+4,8%
	La Spezia	- 5,0%	15.438	- 9,5%	15.546	+ 0,7%	15.747	+1,3%
	Livorno	- 2,1%	27.418	- 7,6%	27.953	+ 2,0%	28.335	+ 1,4%

Fonte: elaborazioni RER su dati Assoporti e Autorità Portuali.

Tabella 86
Variazione percentuale del traffico container (TEUs) e del traffico RoRo nei principali porti del nord Italia
(Anni 2010-2014)

Porti		traffico container (TEUs)				traffico Ro.Ro	
		Var. % tra 2011 e 2010	Var. % tra 2012 e 2011	Var. % tra 2013 e 2012	Var. % tra 2014 e 2013	Var. % tra 2013 e 2012	Var. % tra 2014 e 2013
Adriatico	Ancona	+9,3%	+17,8%	+7%	+8,2%	- 6%	- 4,3%
	Ravenna	+17,3%	- 3,3%	+9%	-1,8%	+98,8%	+54,8%
	Venezia	+16,3%	- 6,1%	+3,8%	+2,2%	-13,2%	- 9,7%
	Trieste	+41,9%	+3,77%	+11,49%	+10,3%	+ 45,26% veicoli	+9,46%
Tirreno	Genova	+5,0%	+11,8%	- 6%	+9,3%	+0,8%	+2,9%
	La Spezia	+1,7%	- 4,6%	+6,5%	+0,2%	--	--
	Livorno	+ 1,5%	- 13,8%	+ 1,8%	+3,1%	+ 1,4%	+7,8%

Fonte: elaborazioni RER su dati Autorità Portuali.

A Ravenna nel 2014 il traffico marittimo è apparso in crescita, con un bilancio positivo a fine anno di +8,8% di tonnellate trasportate rispetto al 2013, quindi con una crescita, negli ultimi due anni, pari al 14%.

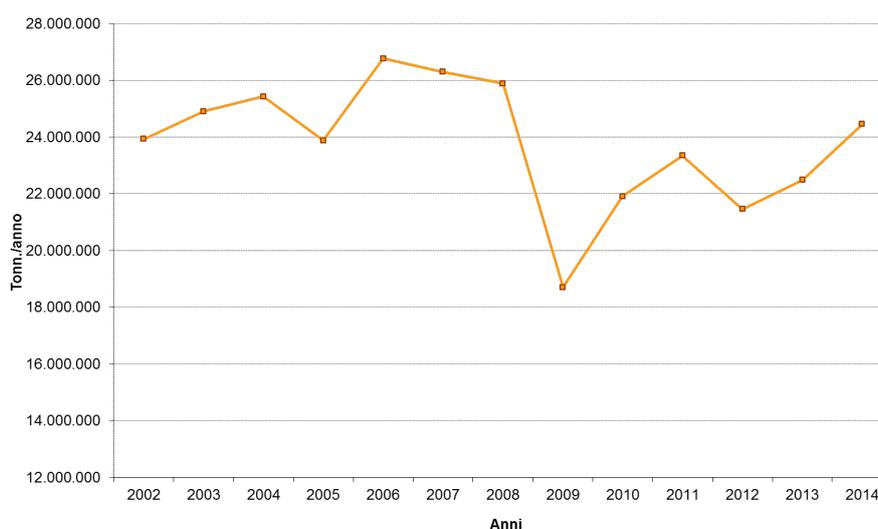
Secondo i dati ISTAT, il porto di Ravenna riveste un **ruolo importante nel sistema portuale italiano**. E' leader in Italia per i prodotti agricoli e alimentari e per materie prime ceramiche, ed è il secondo per il traffico di rinfuse solide. Si conferma inoltre al primo posto in Adriatico per tonnellate movimentate al netto dei prodotti petroliferi.

9.2.2 Evoluzione dei flussi di traffico

Nel 2014 nel Porto di Ravenna sono state movimentate **24.460.154 tonnellate di merci**, con una crescita di **+8,8% rispetto al 2013**, cioè di circa 2 milioni di tonnellate in più. Le tonnellate trasportate sono cresciute in quasi tutti i settori merceologici, a eccezione dei minerali greggi e dei materiali da costruzione (-3,5%) a causa del calo dell'import di ghiaia per l'edilizia.

Il numero delle navi attraccate è rimasto praticamente uguale al 2013 (cioè 6.246 anziché 6.249), ma è da segnalare il forte aumento dei prodotti in uscita, passati da 250 a 627 mila, diretti prevalentemente in USA e nel Regno Unito.

Figura 212
Serie storica dei flussi di traffico merci (t/anno)
(Anni 2002-2014)



Fonte: elaborazioni RER su dati Autorità Portuale di Ravenna.

La voce più consistente del movimento del Porto di Ravenna è rappresentata dalle merci secche (64,4% del totale), che hanno riscontrato una crescita (+9,4%) con 1,4 milioni di ton in più rispetto al 2013. Tra queste l'incremento più significativo è dato dai prodotti metallurgici, in particolare coils, passati da 4,448 a 5,380 milioni, con una crescita di +21%.

Aumentano anche le derrate alimentari (+8,3% = a quasi 200mila tonnellate in più) con l'importazione di sfarinati provenienti dall'Argentina e dagli USA. I prodotti agricoli passano da 1,533 a 1,727 milioni di tonnellate (+12,6%), grazie ai quantitativi di frumento (proveniente da USA, Bulgaria e Canada), di granoturco (importato dall'Ucraina) e di sorgo e pellet (rispettivamente da Ucraina e Russia e da Canada e USA).

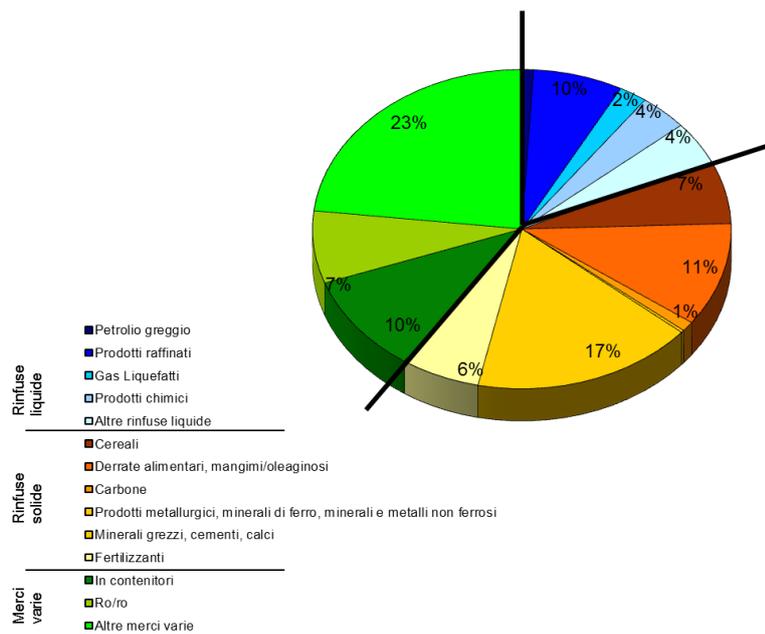
In crescita anche i concimi passati da 1,463 a 1,544 milioni di tonnellate (+5,5%).

Mentre i prodotti per l'edilizia continuano a calare, sono in crescita le materie prime per le ceramiche (+1,9%), in particolare argilla, feldspato e caolino.

Costante anche il trend positivo delle merci varie, in particolare di quelle su rotabili che sono cresciute del 54,8%, passando da 1,158 mila a 1,792 milioni di tonnellate.

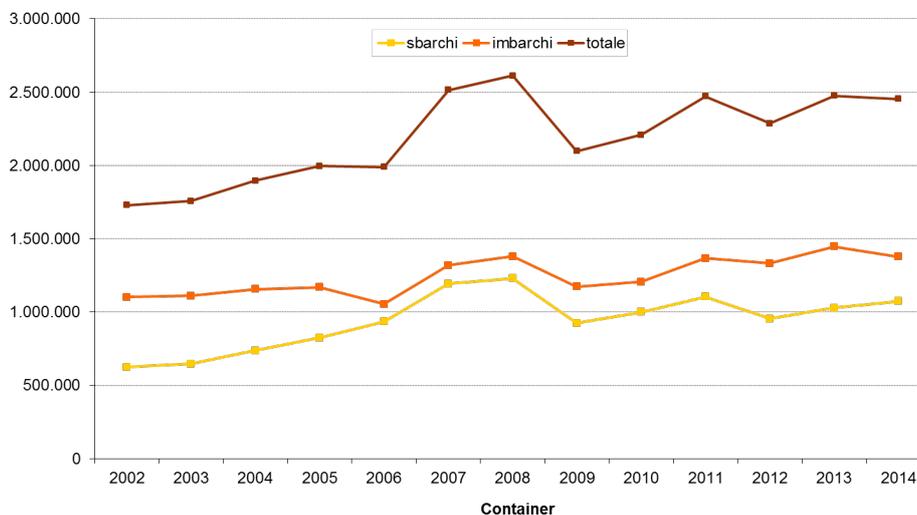
Le rinfuse liquide, che hanno comunque un ruolo marginale nell'economia portuale, hanno avuto una movimentazione stabile (+0,2%), con una crescita delle derrate alimentari (+7,7%), grazie a un aumento dell'import di oli e grassi vegetali. Positivo il dato relativo ai prodotti petroliferi (+4,9%), mentre è da notare il calo di quelli chimici (-15,7%).

Figura 213
Merci movimentate nel 2014 per categoria merceologica



Fonte: elaborazioni RER su dati Autorità Portuale di Ravenna.

Figura 214
Merci varie in container (t/anno)
 (Anni 2002-2014)



Fonte: elaborazioni RER su dati Autorità Portuale di Ravenna

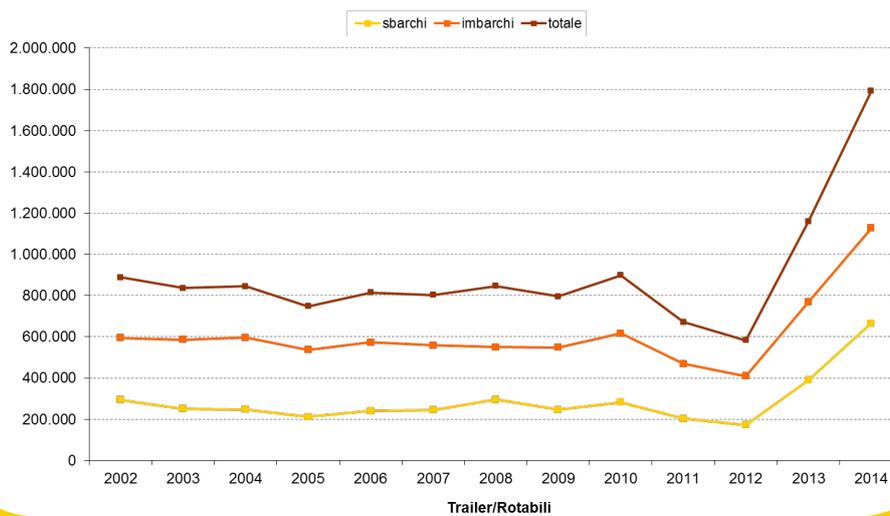
A Ravenna rimane costante l'andamento del traffico Ro-Ro (*Roll on – Roll of*), che ha movimentato 1,792 milioni di tonnellate contro i 1,158 milioni del 2013 (+54,8%). Per quanto riguarda i trailer (le Autostrade del mare), sono state movimentate 76.010 unità contro le 54.359 del 2013, **con una crescita record di +39,8% complessiva** per tutte le linee attive, cioè Ravenna-Catania, Ravenna-Brindisi e la linea della Grimaldi con la Grecia, inaugurata a gennaio: Ravenna-Igoumenitsa e Ravenna-Patrasso. Il risultato sarebbe stato migliore se questa linea, inaugurata a gennaio, non fosse stata interrotta a settembre a causa dell'incidente accaduto in Grecia a un altro traghetto

Grimaldi che è stato sostituito proprio con la nave impiegata a Ravenna. La linea sarà riattivata nel 2015 con l'impiego di un nuovo mezzo.

Molto buono anche il risultato per il traffico di nuove autovetture, che ha registrato un incremento di +7,5%.

Secondo quanto sottolineato dall'Autorità Portuale, il Terminal Traghetti nel 2014 è in utile netto dopo quasi 20 anni di perdite e sono stati creati oltre cinquanta nuovi posti di lavoro. Le Autostrade del Mare tuttavia hanno ormai saturato ogni spazio disponibile nell'area del terminal.

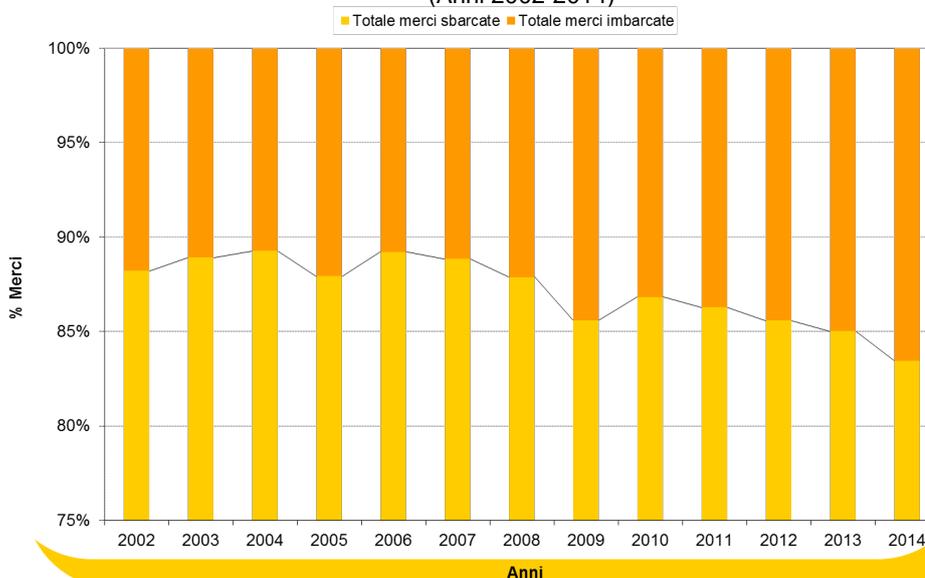
Figura 215
Merchi in trailer/rotabili (t/anno)
 (Anni 2002-2014)



Fonte: elaborazioni RER su dati Autorità Portuale di Ravenna.

Ravenna si conferma anche nel 2014 come **un porto vocato all'importazione, anche se le esportazioni sono cresciute notevolmente**. In particolare gli sbarchi sono stati pari a 20,4 milioni di tonnellate (+6,8%), mentre gli imbarchi ammontano a 4,0 milioni di tonnellate (+20,1%). Da Ravenna partono soprattutto merci in container, che hanno inciso per il 34% degli imbarchi.

Figura 216
Ripartizione dei flussi tra merci sbarcate e imbarcate
 (Anni 2002-2014)



Fonte: elaborazioni RER su dati Autorità Portuale di Ravenna.

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario delle merci del Porto di Ravenna è da sottolineare che sia la L.R. 15/09⁷³ che la nuova L.R. 10/14, che finanziano nuovi servizi di trasporto ferroviario merci, hanno dato la priorità, nell'assegnazione dei contributi, ai collegamenti retro portuali. Rispetto ai servizi ferroviari fino a ora rendicontati, **nel 2014 le tonnellate movimentate dai servizi finanziati dalla L.R. 15/09 sono state pari a 921.525.**

L'andamento complessivo del traffico ferroviario è molto positivo, infatti circa il 15%, del traffico complessivo marittimo del Porto, al netto delle rinfuse liquide, è stato trasportato su ferrovia, con un incremento di +49% rispetto al 2013.

Nel 2014 si è completato il lavoro di progettazione ed è continuata la 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. Sempre nel corso del 2014, inoltre, è stato presentato il progetto definitivo dell'Hub Portuale di Ravenna agli Enti competenti. Solo grazie all'approfondimento dei fondali e alla connessa realizzazione degli interventi di consolidamento delle reti stradale e ferroviaria a servizio del Porto, si compirà nel suo complesso il disegno strategico portuale che metterà in sicurezza lo scalo e le attività ad esso connesse: attualmente oltre 10.000 posti di lavoro che si prevede cresceranno di 3.000 unità, nei prossimi 5/6 anni.⁷⁴ Il risultato positivo del 2014 risulta quindi essere molto importante e premia tutti gli sforzi che la comunità portuale sta compiendo per non perdere rilevanti quote di traffico nonostante i limiti infrastrutturali dello scalo. Il porto ha infatti quasi raggiunto la propria saturazione.

Infine, per quanto riguarda il **settore delle crociere**, il 2014 ha segnato un forte calo rispetto al 2013 (-54% di passeggeri e -47% nel numero di toccate di navi al Terminal di Porto Corsini), che rende necessaria la revisione delle strategie individuate nel Business Plan del 2010.

⁷³ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 9.5.2 "Interventi per il traffico ferroviario delle merci (L.R. 15/09)".

⁷⁴ Fonte: Autorità portuale di Ravenna.

9.3 IL TRASPORTO MERCI SU STRADA E L' AUTOTRASPORTO

9.3.1 Il trasporto merci su strada

INQUADRAMENTO NAZIONALE

I dati congiunturali sul trasporto merci 2014 rilevati dal Centro Studi Confetra⁷⁵, in rapporto al 2013, indicano un andamento positivo del traffico italiano delle merci sia in termini di fatturato sia in termini di traffico in quasi tutti i settori e le modalità.

Nel 2014, oltre alla crescita delle spedizioni internazionali, si registra finalmente una **crescita anche del traffico nazionale**, che potrebbe preludere a una ripresa dei consumi interni delle famiglie e degli investimenti delle aziende.

L'autotrasporto nazionale è in ripresa in tutti i settori. I migliori risultati sono registrati nei courier (+3,8% in quantità e +3,5% in fatturato) e nell'eCommerce (+17%), che ha raddoppiato il proprio valore negli ultimi quattro anni⁷⁶.

Il trasporto stradale internazionale cresce sia per il numero di viaggi (+2,5%), sia per il fatturato (+2,8%), mentre l'autotrasporto nazionale aumenta per i vettori stradali a carico completo di +2,1% e di +1,3% per il trasporto a collettame.

Anche il traffico autostradale è positivo, dopo tre anni di calo; i dati dell'Aiscat (Associazione italiana società concessionarie autostrade e trafori) relativi all'andamento del traffico dei veicoli pesanti sulle autostrade italiane nel 2014, indicano una crescita del +0,7% (misurata in milioni di veicoli/km).

L'uscita dalla recessione economica è comunque molto lenta e l'indice della produzione industriale, nel 2014 (tassi di crescita mensili rispetto allo stesso mese dell'anno precedente) mostra mediamente una leggera contrazione (-0,7%) fortemente influenzata dai mesi di settembre e ottobre che hanno avuto gli andamenti più negativi.

Continua, come negli anni precedenti, l'aumento delle esportazioni e il calo delle importazioni.

Per quanto riguarda le **immatricolazioni di veicoli commerciali in Italia**, nel 2014 sono cresciute di +13,9% rispetto al 2013. Il dato, elaborato da Acea e diffuso dal Centro Ricerche Continental Autocarro, è maggiore di quello medio dell'Unione europea (+7,6%); è superiore in particolare a Francia (-0,4%), Germania (+4,8%) e Regno Unito (+10,8%), ma è minore rispetto alla Spagna (+31,6%). In dettaglio, nel 2014 le immatricolazioni dei veicoli fino a 3,5 ton sono salite di +16,4%, mentre quelle di veicoli pesanti (maggiori di 16 ton) sono calate di -1,4%.

Nel 2012 in Italia il trasporto complessivo di merci su strada, secondo ISTAT, è stato di 1.121.313 migliaia di tonnellate, contro le 1.339.949 del 2011 e inferiore anche al 1995 in cui era di 1.246.352 migliaia di tonnellate.

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 forse 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. Nel 2011 emerge nuovamente un calo dei km medi percorsi, sia per il conto terzi che per il conto proprio, che rimangono stazionari nel 2012. **I km medi percorsi in Emilia-Romagna nel 2012 sono stati 97,9** (contro i 100,6 del 2011), inferiori alla media italiana (101,7 nel 2012 e 101,8 nel 2011).

⁷⁵ Nota Congiunturale sul Trasporto Merci, periodo di osservazione gennaio – dicembre 2014, a cura del Centro Studi Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) - Anno XVII marzo 2014.

⁷⁶ Nota Congiunturale sul Trasporto Merci, periodo di osservazione gennaio – dicembre 2014, a cura del Centro Studi Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) - Anno XVII marzo 2014.

I dati Istat confermano che, anche nel 2012, proprio sulle distanze inferiori ai 50 km si muovono in Italia ben il 51,58% del totale delle merci movimentate. Il conto proprio movimentata il 79,57% delle proprie merci sotto i 50 km, mentre il conto terzi movimentata il 41,76% delle merci sotto i 50 km (dato 2012). 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 87
Trasporto complessivo di merci su strada per regione di origine e destinazione
 Tonnellate e composizione percentuale (Anno 2012)

Regioni di origine	Regioni di destinazione							%sul complessivo 2012	% sul complessivo dell'anno 2011
	Emilia Romagna	Nord	Centro	Mezzogiorno	Italia	Estero	Totale		
Emilia Romagna	114.426.330	145.645.982	9.874.013	3.991.306	159.511.301	1.278.860	160.790.161	14,34	13,39
Nord	145.880.789	702.364.943	26.465.861	11.054.832	739.885.636	11.622.173	751.507.809	67,02	64,70
Centro	8.066.965	25.354.500	139.738.095	10.800.769	175.893.365	513.431	176.406.795	15,73	17,69
Mezzogiorno	3.225.439	9.593.434	11.884.521	161.456.509	182.934.464	318.976	183.253.440	16,34	16,66
Italia	157.173.193	737.312.877	178.088.477	183.312.111	1.098.713.465	12.454.579	1.111.168.045	99,10	99,05
Estero	343.660	7.625.317	486.971	227.167	8.339.455	1.805.951	10.145.405	0,90	0,95
Totale	157.516.853	744.938.194	178.575.448	183.539.278	1.107.052.920	14.260.530	1.121.313.450	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 88
Trasporto complessivo di merci su strada per regione di origine e di destinazione
 Composizione percentuale delle tonnellate per regione di origine (Anno 2012)

Regioni di origine	Regioni di destinazione						Totale
	Emilia Romagna	Nord	Centro	Mezzogiorno	Italia	Estero	
Emilia Romagna	71,17	90,58	6,14	2,48	99,20	0,80	100,00
Nord	19,41	93,46	3,52	1,47	98,45	1,55	100,00
Centro	4,57	14,37	79,21	6,12	99,71	0,29	100,00
Mezzogiorno	1,76	5,24	6,49	88,11	99,83	0,17	100,00
Italia	14,14	66,35	16,03	16,50	98,88	1,12	100,00
Estero	3,39	75,16	4,80	2,24	82,20	17,80	100,00
Totale	14,05	66,43	15,93	16,37	98,73	1,27	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 89
Trasporto complessivo di merci su strada per titolo di trasporto e regione di origine
 (Anno 2012)

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	30.605.075	1.206.105	39,4	128.906.226	14.404.324	111,7	159.511.301	15.610.430	97,9
Nord	188.697.804	7.145.870	37,9	551.187.832	64.285.141	116,6	739.885.636	71.431.011	96,5
Centro	39.429.778	1.531.264	38,8	136.463.587	17.683.371	129,6	175.893.365	19.214.635	109,2
Mezzogiorno	62.210.897	2.161.511	34,7	120.723.567	18.971.370	157,1	182.934.464	21.132.881	115,5
Italia	290.338.479	10.838.645	37,3	808.374.986	100.939.882	124,9	1.098.713.465	111.778.527	101,7
Estero	904.156	192.278	212,7	21.695.828	12.044.496	555,2	22.599.985	12.236.774	541,5
Totale	291.242.636	11.030.923	37,9	830.070.814	112.984.378	136,1	1.121.313.450	124.015.301	110,6

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).

IL TRASPORTO MERCI SU STRADA IN EMILIA-ROMAGNA

Nel territorio dell'Emilia-Romagna le merci movimentate su strada nel 2012 sono state circa **246 milioni di tonnellate**⁷⁷, con un calo di -12,51% rispetto al 2011. 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 90
Mobilità merci su strada in Emilia-Romagna (tonnellate)

		Anno 2005	Anno 2010	Anno 2011	Anno 2012
Flussi Stradali	Origine o destinazione in E-R	132.168.698	118.841.829	110.658.876	89.454.354
	Flussi intraregionali	119.672.526	129.761.924	126.310.021	114.426.330
	Attraversamento	70.053.216	51.342.485	44.635.664	42.470.227
TOTALE		321.894.440	299.946.238	281.604.561	246.350.911

Fonte: elaborazioni ITL e RER su dati ISTAT.

Le caratteristiche del traffico stradale merci del 2012 riportate dai dati ISTAT indicano che il traffico intraregionale (cioè con origine e destinazione all'interno dell'Emilia-Romagna) è il 46,44%, in crescita di quasi due punti percentuali rispetto al 2011 e in costante crescita percentuale dal 2005, in controtendenza rispetto alla mobilità merci complessiva che si muove su strada in regione che nel 2012 è complessivamente in calo. Il 14,14% del trasporto complessivo di merci originate in Italia ha come destinazione l'Emilia-Romagna (rispetto al 13,80% del 2011), mentre l'Emilia-Romagna origina il 14,34% delle merci dell'intero Paese (rispetto al 13,39% del 2011). Entrambi questi dati sono quindi in crescita rispetto all'anno precedente, così come lo sono complessivamente per le regioni del nord, mentre sono in calo per il centro e stazionari 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 stato nel 2012 del 17,23% circa, in crescita rispetto al 2011 in cui era il 15,85% e con un'inversione di tendenza rispetto al trend degli anni precedenti: nel 2005 il traffico di attraversamento era infatti il 21,76% del traffico regionale complessivo, considerando solo il trasporto di merci originato in Italia da veicoli con portata utile superiore a 35 quintali. Si conferma il **notevole l'impatto dei fattori inquinanti che si rovesciano sul nostro territorio** a causa di scelte sovra regionali.

Per quanto riguarda la quantità di **veicoli pesanti che transitano sulle strade della regione**, possiamo dire che le variazioni riscontrate sulle principali tratte autostradali, in base ai dati del 2014 rispetto al 2013, sono modeste e riguardano un leggerissimo calo sulla A14 Adriatica (da -0,4% a -0,1% secondo le tratte) a fronte di una crescita del traffico complessivo di +1% circa; una lieve crescita sulla A1 Autosole (+1,6%) pari circa alla crescita del traffico complessivo di +1,5%; e infine una decisa crescita sulla A15 (+7%) a fronte di una crescita del traffico complessivo di +8% circa. Rimane comunque ancora considerevole la differenza della quantità di veicoli pesanti che transitavano sulle autostrade nei tratti regionali fino al 2008 rispetto a quelli che transitano ora, infatti, nonostante la lieve ripresa, le nostre autostrade sono percorse, su tutte le tratte, dal 20 al 24 per cento di veicoli pesanti in meno.

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

⁷⁷ 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.

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 91
Trasporto complessivo di merci su strada per titolo di trasporto con origine in Emilia-Romagna
(Anni 1998 – 2012)

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
2012	30.605.075	1.206.105	39,4	128.906.226	14.404.324	111,7	159.511.301	15.610.430	97,9

Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti. 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 92
Mobilità merci su strada in Emilia-Romagna: numero e percentuale veicoli pesanti sulle principali tratte autostradali della Regione
 (Anni 2008-2014)

Diretrice Autostradale	Tratta	TGM ottobre 2008			TGM ottobre 2012			TGM ottobre 2013			TGM ottobre 2014			% Variazione 2008-2014		% Variazione 2013-2014	
		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	48.813	15.920	32,6	-15,6	-24,3	+1,1	-0,4
A14 Adriatica	Bologna - Cesena	93.337	30.691	32,9	81.309	24.672	30,3	80.414	24.339	30,3	81.032	24.310	30,0	-13,2	-20,8	+0,8	-0,1
A1 Autosole	Piacenza - Bologna	96.414	36.207	37,6	83.164	28.335	34,1	81.746	27.664	33,8	82.975	28.113	33,9	-13,9	-22,4	+1,5	+1,6
A15	Parma . Fornovo di Taro	22.345	9.188	41,1	18.611	6.793	36,5	16.601	6.480	39,0	18.098	6.956	38,4	-19,0	-24,3	+8,0	+7,0
Media Diretrici Viabilità Autostradale		67.489	24.280	36,0	57.787	19.000	32,9	56.759	18.618	32,8	57.730	18.824	32,6	-14,5%	-22,5%	+1,7%	+1,1%

I dati delle direttrici autostradali sono elaborati sulla base dei dati disponibili relativi alle tratte elementari degli anni 2008-2014.

9.3.2 Le imprese di autotrasporto in regione

Il quadro congiunturale delle micro e **piccole imprese dei trasporti e magazzinaggio dell'Emilia-Romagna**, anche nel 2014, in linea con le micro e piccole imprese di tutti i settori, ha registrato un **decremento reale del fatturato**⁷⁸ del -3,7% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (del -4% per il solo autotrasporto conto terzi), mitigato però dalle minori spese per consumi, assicurazioni (-9,4%) e retribuzioni (-7,3%). Nel 2014 in Italia il prezzo del gasolio per autotrazione, al netto dell'IVA, ha avuto una contrazione del -3,5%. Gli investimenti totali delle imprese di trasporto regionali sono aumentati invece di +19,4%.

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 **l'Emilia-Romagna chiude il 2014 con un aumento del PIL di +0,3%** rispetto all'anno precedente (-0,4% in Italia), confermando i segnali di una lieve ripresa della propria economia.

La lieve ripresa è dovuta all'export, in crescita del 4,2%, in particolare nei prodotti metalmeccanici, autoveicoli, rimorchi e semirimorchi e nel settore della moda. Sono cresciuti anche le piastrelle, i prodotti chimici e farmaceutici e gli articoli di mobilio e arredo. L'export del sistema agroalimentare regionale è invece in calo, in particolare nei prodotti agricoli. Continua la difficoltà del settore delle costruzioni, oramai per il sesto anno consecutivo, con l'ulteriore calo del volume d'affari dell'industria edile di -4,6% rispetto al 2013. In ulteriore calo anche l'agricoltura, mentre tiene il mercato del lavoro rispetto al 2013 (+0,1%)⁷⁹.

In Emilia-Romagna la consistenza delle imprese attive dei trasporti terrestri è risultata anche nel 2014 in diminuzione. A fine settembre 2014 le imprese erano 12.681 rispetto alle 13.162 dello stesso periodo del 2013, con una variazione di -3,7%, superiore a quella rilevata nel Paese (-2,2%). Il saldo tra imprese iscritte e cessate nei nove mesi esaminati (escluse quelle cancellate d'ufficio) è negativo per 426 imprese⁸⁰. Si conferma quindi la tendenza di lungo periodo al ridimensionamento, indice sia della forte concorrenza, sia dal calo della domanda di trasporto dovuto alla congiuntura economica, che non tutte le piccole imprese riescono a sostenere.

Le imprese attive nei trasporti terrestri in Emilia-Romagna dal 2006 al 2014 sono diminuite di -23,23%.

Per quanto riguarda la forma giuridica, le ditte individuali, che sono il 79,3% della compagine imprenditoriale, sono calate di -4,4% rispetto al 2013, di più che a livello nazionale (-3,2%). Analogamente le società di persone sono calate (-2,8%) così come tutte le altre forme societarie (comprese le cooperative: -2,5%), mentre le società di capitale sono cresciute di +2,8% (in Italia +3,2%).

Una caratteristica del settore è rappresentata dalla **forte diffusione di piccole imprese**, in gran parte artigiane. A fine settembre 2014 queste erano 11.079 (di cui 9.682 individuali), cioè -4,0% rispetto allo stesso periodo del 2013, confermando il calo già in corso negli anni precedenti⁸¹. L'incidenza delle imprese artigiane sul totale in regione è dell'87,4%, rispetto alla media generale del 32,5%.

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, anche a causa della densità imprenditoriale del territorio, ed ancora con forti margini di ottimizzazione. L'indagine ISTAT sul trasporto merci ha evidenziato che le imprese di autotrasporto

⁷⁸ Rapporto 2014 sull'economia regionale, Unioncamere Emilia-Romagna, Regione Emilia-Romagna.

⁷⁹ Rapporto 2014 sull'economia regionale, Unioncamere Emilia-Romagna, Regione Emilia-Romagna.

⁸⁰ Dati tratti dal rapporto 2014 sull'economia regionale – Unioncamere Emilia-Romagna e Regione Emilia-Romagna.

⁸¹ Dati tratti dal rapporto 2014 sull'economia regionale – Unioncamere Emilia-Romagna e Regione Emilia-Romagna.

conto terzi dell'Emilia Romagna hanno una percorrenza media di 111,7 km rispetto ai 124,9 della media nazionale⁸².

Nel 2012 e nel 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. Dopo il confronto costruttivo con gli esperti dei settori e con le Parti sociali, è stata definita una proposta di legge regionale, dal titolo "Disposizioni per la promozione della legalità e della responsabilità sociale nei settori dell'autotrasporto, del facchinaggio, della movimentazione merci e dei servizi complementari", che è stata approvata nei primi mesi del 2014 (L.R. n. 3 del 12/5/2014).

La Regione, 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 sempre più diffusa, più evidente e più pericolosa. L'opera di contrasto va resa più incisiva e omogenea su tutto il territorio regionale.

Gli obiettivi della legge, tenendo conto dei limiti di competenza previsti per le Regioni, delle criticità evidenziate e mettendo in valore le diverse esperienze positive sul territorio regionale, sono principalmente:

- § 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.

Nel 2014 è stato portato avanti in particolare il lavoro preparatorio relativo all'attuazione dell'art. 9 della legge, che prevede che la Regione svolga funzioni di osservatorio per il monitoraggio della regolarità del settore dell'autotrasporto di merci.

⁸² 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).

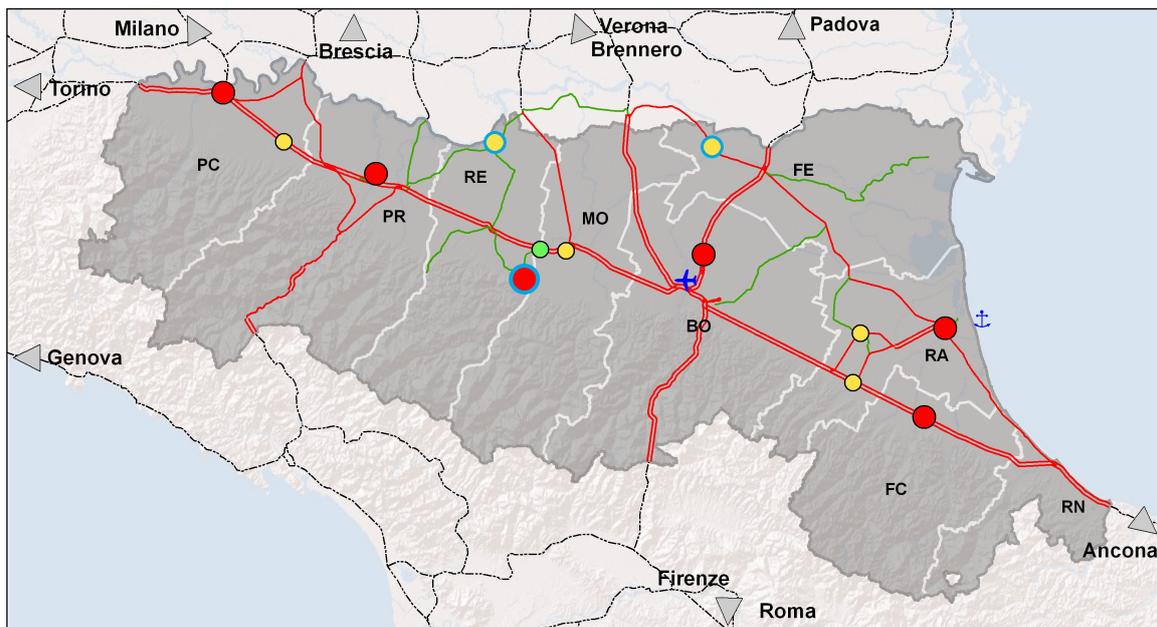
9.4 IL TRASPORTO FERROVIARIO DELLE MERCI

9.4.1 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 217
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 SpA⁸³, 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.

⁸³ RFI è il gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale ai sensi del D.Lgs. 188/03.

Tabella 93
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
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	

L'attivazione dello scalo di Villa Selva (FC) è avvenuta l'1 gennaio 2011, mentre per l'importante scalo di Marzaglia (MO) è prevista l'apertura a fine 2015.

Agli impianti merci RFI si aggiungono quelli dell'infrastruttura ferroviaria regionale gestita da FER, il cui 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 all'interno del Corridoio Adriatico-Baltico e del Corridoio Mediterraneo.

• **Andamento del traffico merci**

Dopo sei anni di calo consecutivo (dal 2007 al 2013), nel 2014 il **trasporto di merci su treno in Italia** ha registrato⁸⁴ una **crescita del +1,4%** pari a + 600.000 treni*km, anche se il secondo semestre è stato peggiore del primo soprattutto a causa dei riflessi dovuti agli scioperi avvenuti all'estero (Francia e Germania) e ad alcune difficoltà operative, come ad esempio il blocco del terminal di Melzo.

In Germania invece⁸⁵, dopo anni di crescita ininterrotta, nel 2014 si è avuto un arretramento del - 2,3%, principalmente a causa della dura vertenza tra sindacati e Deutsche Bahn, che ha causato parecchie ore di sciopero, che non hanno però colpito le compagnie straniere in transito nel territorio tedesco.

La crescita in Italia è da imputare soprattutto al significativo aumento di traffico dei vettori ferroviari diversi da Trenitalia, che continuano a conquistare quote di mercato.

Le imprese ferroviarie aderenti in FerCargo⁸⁶, ad esempio, che raggruppa 16 delle 24 Imprese di trasporto merci e misto, operative al 7 febbraio 2014, hanno prodotto nel 2014 oltre 14 milioni di

⁸⁴ Confetra, Nota Congiunturale sul Trasporto Merci, periodo di osservazione Gennaio-Dicembre 2014.

⁸⁵ Magazine on-line trasportoeuropa.it

⁸⁶ FerCargo: Associazione delle imprese ferroviarie operanti nel settore del trasporto merci, indipendenti dal Gruppo FS (Captrain Italia, Compagnia Ferroviaria Italiana, Crossrail, Ferrovie Adriatico Sangritana, Ferrottramviaria, GTS Rail, Interporto Servizi Cargo, Hupac, Fuorimuro, InRail, Nordcargo, Oceano Gate, Rail Cargo Italia, Rail Traction Company, SBB Cargo Italia e Rail One).

treni*km, rappresentando ormai oltre il 30% dell'intera quota di mercato italiano, con un aumento del 4% rispetto al 2013. Il trasporto ferroviario merci prodotto in Italia da tutti gli operatori diversi da Trenitalia è di circa 43 milioni di treni*km.

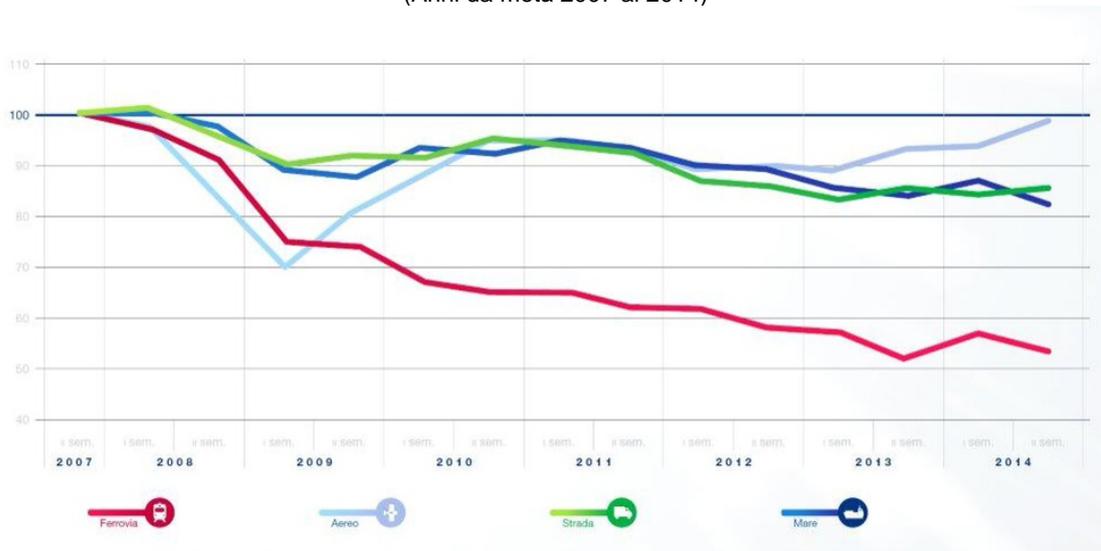
A partire dai primi anni del 2000, grazie al processo di liberalizzazione, sono entrate nel settore nuove imprese ferroviarie in possesso di licenza. Il crollo della domanda avvenuto nel 2008-2009 ha interessato principalmente Trenitalia (- 36%).

La contrazione della quota di mercato di Trenitalia a favore dei nuovi entranti è proseguita negli anni, così che nel 2011 questi ultimi detenevano il 41% del mercato di trasporto merci.

Complessivamente il numero di tonnellate trasportate su rotaia in Italia ha subito un crollo dal 2007 al 2011 del 21,7%, passando da 25.285 (dato record nella storia delle ferrovie italiane) a 19.787 miliardi di tonnellate km.

La sofferenza del trasporto ferroviario merci italiano è stata comunque molto più pronunciata che in Europa, dove dal 2007 al 2011 si è registrato un calo solo del 6,25%. Oltre alla congiuntura economica, quindi, altre concause ne hanno determinato le difficoltà.

Figura 218
Andamento delle varie modalità di trasporto merci in Italia
 (Anni da metà 2007 al 2014)



Fonte: Confetra, Nota Congiunturale sul Trasporto Merci, periodo di osservazione Gennaio-Dicembre 2014. Elaborazione Centro Studi Confetra su dati AISCAT, ASSOFERR, ASSAEROPORTI, Autorità Portuali e CNIT.

Il traffico ferroviario merci nella regione Emilia-Romagna è stato in crescita fino al 2007 per arrestarsi poi nel 2008 a causa della crisi. Nel 2007 il traffico con O/D in regione ha superato le 15 milioni di tonnellate ed è calato nel 2009 a meno di 12 milioni. Dal 2010 si è registrata un'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 dalle Leggi regionali 15/09 e 10/14⁸⁷ che hanno sostenuto negli ultimi 5 anni i traffici ferroviari aggiuntivi con origine e/o destinazione in Emilia-Romagna e hanno consentito di avvicinare la competitività del trasporto merci su ferro a quello su gomma, permettendo una consistente diversione modale. Nel **2014 infatti in Regione il trasporto merci ferroviario è ulteriormente cresciuto**, anche se ha mostrato un andamento non omogeneo da scalo a scalo,

⁸⁷ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 9.5.2 "Interventi per il traffico ferroviario delle merci (L.R. 15/09 e L.R. 10/14)".

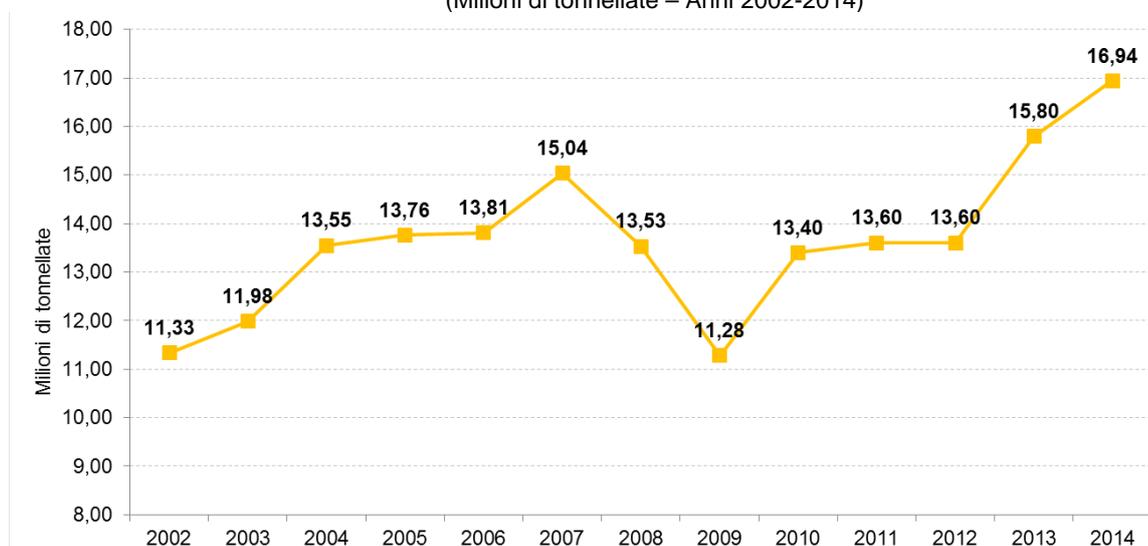
con cali o crescite determinati dalle diverse direzioni, in import ed export, e dalla crisi dei settori cui le tipologie di merci sono destinate.

In sintesi, in base ai dati raccolti, **per il 2014 si ritiene che il traffico ferroviario merci nella regione Emilia-Romagna sia cresciuto di +2,27% fino a raggiungere circa 16.938.556 tonnellate**, arrivando a una quota finora mai raggiunta.

Questo dato è stato ottenuto sommando le tonnellate dichiarate dalle principali piattaforme intermodali regionali con le tonnellate stimate movimentate nei raccordi privati e negli scali minori (quali Lugo, Faenza, Modena e Ferrara ecc.). Al totale ottenuto è stato detratto il doppio conteggio dei flussi intraregionali.

Le merci movimentate negli impianti regionali raggiungono i **18.265.170** di tonnellate.

Figura 219
Flussi ferroviari in Emilia-Romagna
 (Milioni di tonnellate – Anni 2002-2014)



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

E' da segnalare in particolare la crescita della movimentazione nello scalo di Dinazzano (+10%).

Tabella 94
Traffico ferroviario in alcuni nodi intermodali regionali, in tonnellate
 (Anni 2009 - 2014)

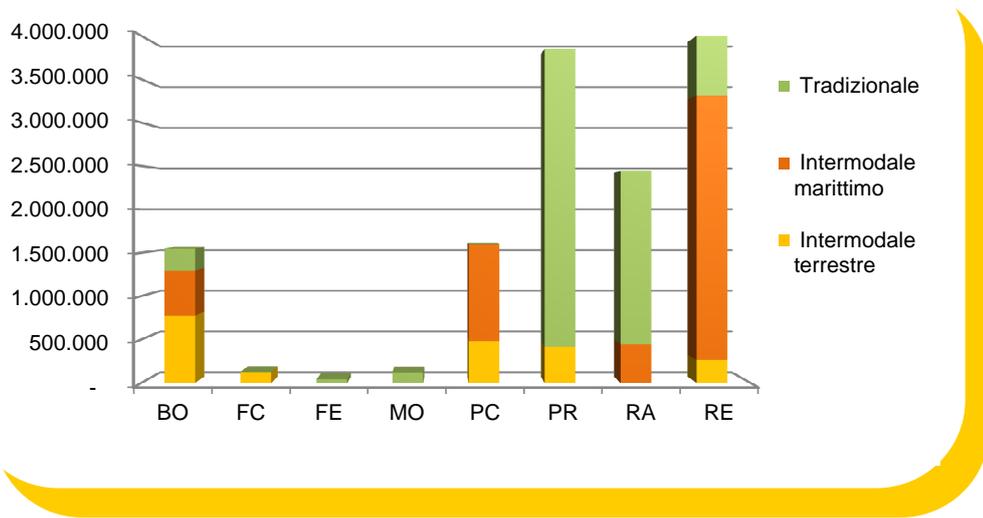
Nodo/operatore		Tonnellate movimentate				Incremento % rispetto al 2013
		2009	2013	Incremento %	2014	
BO	Interporto Bologna	1.300.000	1.549.488	+19,2%	1.252.488	-19%
RE	Terminal Rubiera/Logtainer	997.000	2.000.000	+100,6%	2.026.000	+1,3%
RE	Dinazzano/Dinazzano Po	1.295.554	3.162.575	+144,1%	3.504.327	+10,8%
PR	Interporto Parma Cepim	850.000	3.848.200	+352,7%	3.000.000	-
PC	Terminal Piacenza Intermod.	1.350.000	1.600.000	+18,5%	n.d.	-
PC	Fiorenzuola/Sada	960.000	n.d.	-	471.400	-
FC	Villaselva	n.d.	123.750	-	116.840	-5,5%
RA	Porto Ravenna	3.169.373	2.440.000	- 23,0%	2.959.135	+21,27%
TOTALE		10.393.560	14.724.013	+39,4%		

Per quanto riguarda le tipologie di trasporto effettuate in regione, 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.

E' comunque interessante notare come alcune tipologie di trasporto finora vocate interamente al trasporto ferroviario tradizionale (tipicamente le argille e il caolino fra il Porto di Ravenna e il comprensorio delle ceramiche nell'area reggiana-modenese, ma anche, in misura minore, materie e prodotti siderurgici), stiano gradualmente spostandosi verso l'intermodale terrestre. Oltre a una progressiva obsolescenza e scarsità del parco carri tradizionale di proprietà Trenitalia, questo cambiamento permette anche piccoli incrementi nella quantità netta di merce trasportata (dell'ordine di 2 t per carro) e semplifica le operazioni di trasbordo nei terminal per l'inoltro via camion ai clienti finali, riducendo le dispersioni di materiale e, conseguentemente, l'impatto ambientale della filiera del trasporto. Generalmente, il passaggio dal tradizionale all'intermodale implica l'utilizzo di carri pianali standard a noleggio da Società internazionali e di casse mobili progettate sulla base delle necessità specifiche del trasporto e della modalità di carico e scarico, la qual cosa permette, se ne esistono i presupposti, il bilanciamento totale o parziale del trasporto fra andata e ritorno.

Figura 220
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 95
Merceologia delle merci movimentate nei nodi intermodali analizzati suddivise per Provincia
 (Anno 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 96
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 e L.R. 10/14)

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

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

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

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

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

Tabella 97
Quadro sintetico delle risorse complessivamente impegnate per la L.R. 15/09

	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. Alla fine del 2014 risultavano **attivi 20 servizi, effettuati da 11 imprese** (tutte imprese logistiche), che concentravano la propria origine/destinazione principalmente in quattro poli regionali: il porto di Ravenna (2 servizi), lo scalo di Dinazzano (8 servizi), l'interporto di Bologna (8 servizi) e il terminal di Rubiera (2 servizi). Alcuni di questi poli, toccati da un numero limitato di relazioni, sono però significativi in termini di tonnellate trasportate, anche a seguito del raggruppamento di alcune relazioni.

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, per l'accesso allo scalo di Dinazzano, vengono percorsi anche 17,8 km della rete regionale gestita da FER.

Per quanto riguarda le imprese ferroviarie che effettuano la trazione, 11 servizi (55%) 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 Dinazzano Po,. OceanoGate effettua la trazione di 2 servizi, mentre ulteriori 7 servizi vengono effettuati dalle imprese NordCargo (oggi DB Schenker Rail Italia (1)) e Interporto Servizi Cargo (6).

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

Figura 221
Chilometri percorsi entro e fuori il territorio regionale dei servizi rendicontati al 2014

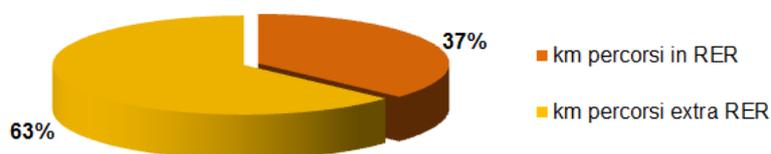
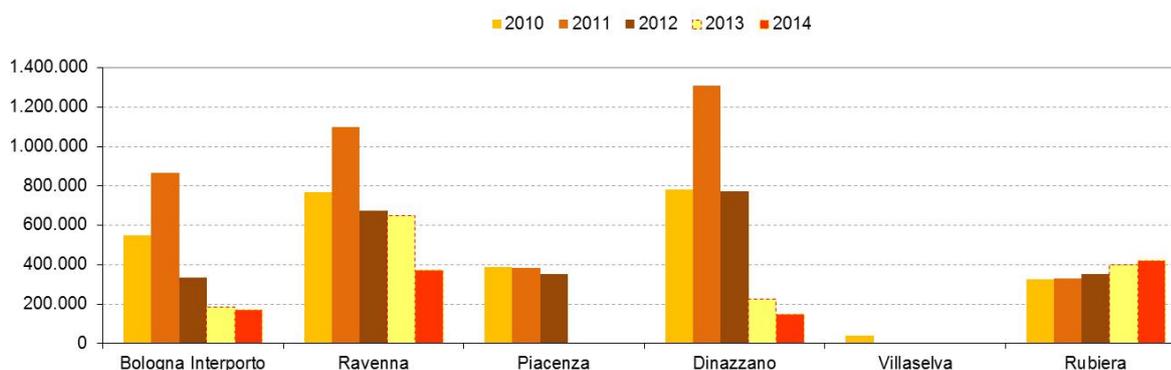


Figura 222
Tonnellate aggiuntive per nodo
(rendicontazione completata al 100% per gli anni 2010, 2011, 2012, al 38% per 2013 e 2014)



Parallelamente al mancato sviluppo di alcune relazioni 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. Tali incrementi, molto accentuati nella seconda annualità (2011), si sono poi generalmente ridimensionati nel corso della terza (2012), fatta eccezione per il traffico facente capo a Rubiera, che ha continuato, in modo graduale, ma costante, ad aumentare, anche nella quarta e quinta annualità, non coperte da contributo.

A rimarcare il fatto che la “fotografia” qui tratteggiata non debba essere intesa come esaustiva dell’argomento, vi è la situazione dello scalo di Villa Selva che, dopo l’interruzione del servizio ammesso a finanziamento, avvenuta nel corso del 2012, è in breve tempo interessato dall’attivazione di un notevole numero di relazioni di trasporto intermodale terrestre (oltre 6 treni a settimana), arrivando a mettere in evidenza i limiti strutturali e di capacità dell’impianto, a suo tempo realizzato in configurazione “di minima” e per il quale sarebbe invece auspicabile una fase di potenziamento intermedia.

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), i cui risultati saranno auspicabilmente evidenziati nel corso della rendicontazione della L.R. 10/14.

É da sottolineare che le previsioni fatte nel 2009 in merito ai risultati complessivi della L.R. 15/09 si basavano su una ripresa economica lenta ma quasi costante a partire dalla fine del 2010, mentre l'andamento è stato incerto e altalenante. I servizi che ora hanno risentito maggiormente della crisi sembrano essere i traffici di tipo tradizionale, con destinazione nazionale che solo in parte, come detto sopra, si sono riconvertiti all'intermodale terrestre.

Figura 223
T*Km dei servizi attivi rendicontati al 2014

(Rendicontazione completata al 100% per gli anni 2010, 2011, 2012, al 38% per 2013 e 2014)

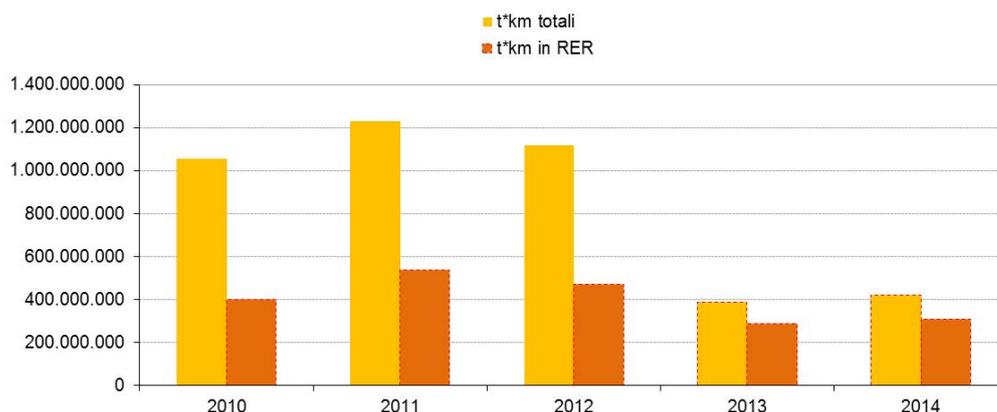


Figura 224
Tipologie di traffico dei servizi rendicontati al 2014

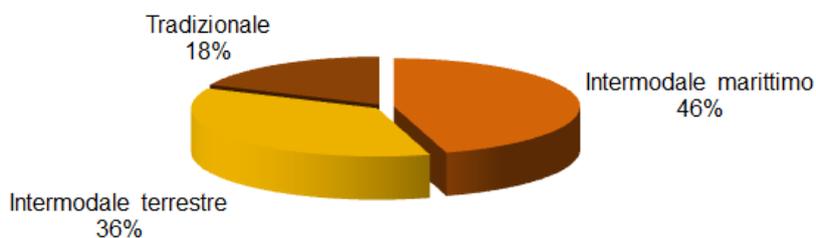
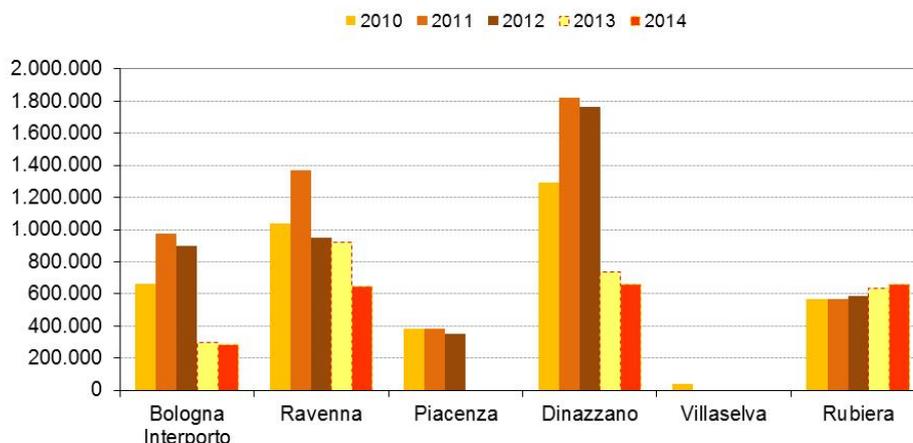


Figura 225
Ripartizione tra nuovi servizi e potenziamenti di servizi. L.R.15/09 al 2014



Figura 226
Tonnellate complessive per nodo

(Rendicontazione completata al 100% per gli anni 2010, 2011, 2012, al 38% per 2013 e 2014)



La L.R. 15/09 prevede tre annualità di contribuzione, mentre nei successivi due anni è necessario che i servizi vengano mantenuti almeno ai livelli minimi. Attualmente tutti i servizi hanno terminato il triennio (per il quale, quindi, i dati di rendicontazione sono completi) e, progressivamente, i servizi vengono rendicontati anche per il biennio successivo.

Nel 2014, dei **32 servizi attivati** (21 del primo bando, 11 del secondo), 21 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 9 non hanno raggiunto il minimo di treni necessario e sono stati sospesi nel corso dell'anno; quattro dei servizi attivi sono confluiti in due relazioni, in un caso per la modifica del porto di destinazione da parte dell'armatore, nell'altro per consentire una razionalizzazione della gestione del traffico, riducendo i costi operativi e permettendo di incrementare le quantità trasportate.

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 2014, era stata completata al 100% per le tre annualità di contribuzione previste (2010, 2011 e 2012), permettendo di avere i seguenti dati sulla quantità e qualità dei servizi:

- § annualità 2010: 25 servizi su 25 risultati effettivamente attivi al consuntivo. I contributi relativi sono stati interamente erogati e liquidati entro il 2013;
- § annualità 2011: 22 servizi su 22 risultati effettivamente attivi al consuntivo. I contributi relativi sono stati interamente erogati e liquidati entro il 2014;
- § annualità 2012: 22 servizi su 22 risultati effettivamente attivi al consuntivo. Per 18 servizi i contributi sono stati erogati e liquidati entro il 2014, per altri 4 servizi, che hanno recentemente concluso l'annualità, sono in corso le procedure di rendicontazione e liquidazione, nel rispetto dei tempi della vigente normativa.

Nella prima annualità di effettuazione (2010), i servizi incentivati hanno trasportato 3.750.027 t di merce, di cui 2.681.870 t aggiuntive rispetto al 2009. Di queste, 1.551.727 t hanno usufruito del contributo.

Nella seconda annualità di effettuazione (2011) i servizi incentivati hanno trasportato 4.506.904 t di merce, di cui 3.513.666 t aggiuntive rispetto al 2009, Di queste 1.663.890 t hanno usufruito del contributo.

Nella terza annualità di effettuazione (2012) i servizi incentivati hanno trasportato 3.911.548 t di merce, di cui 2.968.290 t aggiuntive rispetto al 2009, Di queste 1.949.300 t hanno usufruito del contributo.

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, nonostante l'inevitabile leggera flessione dovuta al perdurare della crisi economica, possano essere confermati.

Il confronto fra i risultati dei primi due anni mostra, infatti, per tutti gli scali interessati da servizi con contributo della L.R.15/09, un sostanziale incremento, mentre è evidente una flessione nella terza annualità, in parte dovuta al calo di merce da trasportare su alcune tipologie di traffico (che, in alcuni casi, ha impedito di 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 98
Elenco servizi ferroviari e tonnellate trasportate al 2014 – L.R. 15/09

Impresa beneficiaria	Servizio ferroviario	Tipologia di traffico	Tonnellate trasportate				
			2010	2011	2012	2013	2014
Primo bando 2010			Con contribuzione			Senza contribuzione	
VTG	Ravenna Trecate -	Tradizionale	35.763	---	---	---	---
Gestione Servizi Interporto Bologna	Trento Roncafort Bologna Interporto -	Tradizionale	112.482	119.479	116.763	---	---
Marcegaglia	Ravenna Mantova -	Tradizionale	326.390	372.002	150.689	173.973	82.057
	Ravenna Casalmaggiore -	Tradizionale	141.935	216.754	160.247	115.851	52.749
Borsari	Ravenna Poggio Rusco -	Tradizionale	32.627	---	---	---	---
Italcontainer / FS Logistica / CEMAT	Bologna Interporto - La Spezia -	Intermodale marittimo	214.275	260.422	213.361	199.216	187.281
	Bologna Interporto Genova -	Intermodale marittimo	22.977	(vedi sopra)	(vedi sopra)	(vedi sopra)	(vedi sopra)
	Ravenna Modena -	Intermodale marittimo	113.068	---	---	---	---
	Bologna Interporto Livorno -	Intermodale marittimo	---	---	---	---	---
	Bologna Interporto Falconara -	Intermodale marittimo	---	---	---	---	---
Hupac	Gallarate/Busto Arsizio Bologna Interporto -	Intermodale terrestre	90.665	108.861	(escluso)	(escluso)	(escluso)

	Bologna Interporto Gallarate/Busto Arsizio	-	Intermodale terrestre	46.164	61.040	(escluso)	(escluso)	(escluso)
Kombiverker	Piacenza Wuppertal	-	Intermodale terrestre	385.856	384.498	351.478	Non disponibile	Non disponibile
Dinazzano Po	Ravenna Dinazzano	-	Tradizionale	538.714	782.524	635.290	631.701	511.632
Logtainer	Rubiera Spezia	- La	Intermodale marittimo	229.505	239.453	261.436	307.693	349.796
	Rubiera Livorno	-	Intermodale marittimo	335.681	329.531	327.661	327.797	309.335
Trenitalia	Cava Tigozzi Ravenna	-	Tradizionale	---	---	---	---	---
Sogemar	Dinazzano - La Spezia	-	Intermodale marittimo	208.202	263.855	334.287	Non ancora disponibile	Non ancora disponibile
	La Spezia Dinazzano	-	Intermodale terrestre	70.794	121.505	84.978	Non ancora disponibile	Non ancora disponibile
Interporto Servizi Cargo	Nola - Bologna Interporto	-	Intermodale terrestre	21.112	32.044	28413	Non ancora disponibile	Non ancora disponibile
	Bologna Interporto - Nola	-	Intermodale terrestre	62.050	83.739	84.978	Non ancora disponibile	Non ancora disponibile
Metrocargo	Pomezia Castelguelfo	-	---	---	---	---	---	---
	Castelguelfo Pomezia	-	---	---	---	---	---	---
TOTALE				2.988.260	3.375.707	2.749.581	1.756.231	1.492.850
Secondo bando 2010								
Italcontainer / FS Logistica / CEMAT	Bologna Interporto - La Spezia	-	Intermodale marittimo	118.138	117.714	48.637	97.631	95.775
Spinelli	Dinazzano Genova	-	Intermodale marittimo	77.559	118.924	159.383	Non ancora disponibile	Non ancora disponibile
	Dinazzano Livorno	-	Intermodale marittimo	82.632	88.904	94.508	Non ancora disponibile	Non ancora disponibile
	Dinazzano - La Spezia	-	Intermodale marittimo	148.673	143.650	181.947	Non ancora disponibile	Non ancora disponibile
Beneventi	Minucciano Dinazzano	-	Intermodale terrestre	9.126	164.244	170.280	Non ancora disponibile	Non ancora disponibile
Messina	Dinazzano Genova	-	Intermodale marittimo	155.192	135.782	109.891	105.138	146.391
GAB	Brindisi - Villa Selva	-	Intermodale terrestre	36.980	---	---	---	---
Interporto Servizi Cargo	Milano Segrate - Bologna Interporto (ISC Intermodal)	-	Intermodale terrestre	5.777	1.200	1.557	Non ancora disponibile	Non ancora disponibile
	Busto Arsizio - Bologna Interporto (Interporto Servizi Cargo)	-	Intermodale terrestre	---	230.430	285.445	Non ancora disponibile	Non ancora disponibile
	Verona Bologna Interporto (ISC Intermodal)	-	Intermodale terrestre	108.330	120.520	112.947	Non ancora disponibile	Non ancora disponibile
	Bari Ferruccio - Bologna Interporto (ISC Intermodal)	-	Intermodale terrestre	19.360	9.828	5.360	Non ancora disponibile	Non ancora disponibile
TOTALE				761.768	1.131.196	1.169.955	202.769	242.166
Totale complessivo: (35 servizi finanziati)				3.750.027	4.506.903	3.919.536	1.959.000	1.735.016

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

La Regione, anche su sollecitazione dell’Assemblea legislativa, nel 2013 ha predisposto e approvato un **nuovo progetto di legge d’incentivazione al trasporto ferroviario merci**, che nei primi giorni del 2014 ha inviato all’Unione europea per la notifica sugli Aiuti di Stato e ha concluso l’iter per la promulgazione il 30 giugno 2014. Il successivo bando di attuazione è stato approvato e pubblicato in data 28 luglio 2014. 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:

- § 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.

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

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

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, se non nella parte aggiuntiva rispetto a quanto già usufruisce di contributo;**
- § **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.

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

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

Secondo le previsioni delle Imprese richiedenti, nel corso della prima annualità dovrebbero essere effettuati, nell’ambito dei servizi ammessi a contributo, **4.570 treni, che trasporterebbero complessivamente 4.134.964 tonnellate di merce**, delle quali 1.811.094 aggiuntive rispetto al 2013.

Di seguito si riporta la tabella riassuntiva delle caratteristiche di ciascun servizio destinatario di contributo:

Tabella 99
Servizi ferroviari ammessi a contributo L.R. 10/14

Impresa	Servizio	Contributo assegnato I anno (2014)	Treni previsti I anno (2014)	Tonnellate complessive previste I anno (2014)	Tonnellate aggiuntive previste I anno (2014)
Dinazzano Po SpA	Ravenna – Guastalla S. Giacomo	€ 109.757,76	180	201.600	163.330
Siderlogistics Consorzio	Ravenna – Cava Tigozzi	€ 150.000,00	960	1.046.400	1.046.400
Terminal Nord SpA	Ravenna – Dinazzano	€ 103.970,00	270	420.000	108.302
SAPIR – Porto Intermodale Ravenna SpA	Ravenna – Dinazzano	€ 62.388,00	270	260.787	64.987
Spinelli Srl	Dinazzano – La Spezia	€ 4.845,99	552	234.048	5.058
Marcegaglia SpA	Ravenna – Piadena	€ 150.000,00	541	655.000	158.000
Logtainer Srl	Rubiera – La Spezia Marittima	€ 91.763,00	900	618.000	95.588
CEMAT – Combined European Managment And Transportation SpA	Bologna Interporto – La Spezia	€ 15.297,09	516	313.455	21.164
Cargo Clay Logistics Srl	Ravenna – Dinazzano	€ 15.682,68	127	230.450	21.697
Spinelli Srl	Milano Smistamento – Ravenna	€ 37.204,90	184	80.224	51.568
CePIM – Centro Padano Interscambio Merci SpA	Ravenna – Castelguelfo	€ 59.090,59	70	75.000	75.000
Totale		€ 800.000,00	4.570	4.134.964	1.811.094

I servizi ammessi a contributo sono stati avviati entro il 28 aprile 2015, mentre, per i servizi già avviati, il contributo è erogabile a partire dall'1 luglio 2014. Tali servizi concluderanno pertanto la prima annualità a partire dall'1 luglio 2015 e la rendicontazione e la relativa richiesta di contributo potranno essere effettuate a partire da quella data.

9.5 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 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 parti⁸⁸, 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 2014, a **3.534.615,76 euro**, su 6.103.785,43 di contributo regionale inizialmente 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 elettrica⁸⁹. 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).

⁸⁸ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 9.6.2 "Investimenti per la logistica urbana".

⁸⁹ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 12.4 "La mobilità elettrica in Emilia-Romagna".

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, ha acquisito la consapevolezza delle criticità gestionali di questo ambito. Tuttavia le esperienze sviluppate dai singoli Comuni, rivolgendo lo sguardo essenzialmente all'ambito locale, hanno adottato soluzioni tra loro disomogenee, in particolare per quanto riguarda la regolazione dell'uso delle infrastrutture (fasce orarie, regole di accesso, caratteristiche dei veicoli ammessi). Per evitare che l'impatto di tali disomogeneità aumenti la complessità gestionale degli operatori che lavorano su scala territoriale regionale, abbassandone i livelli di efficienza, con ripercussioni sulle comunità locali sia di qualità ambientale sia di valorizzazione economica, il tavolo ha individuato **regole più omogenee per rendere più agevole l'operatività del sistema produttivo e distributivo delle merci** 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.

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. 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.

Nel 2014, a circa 10 anni dall'approvazione dei primi progetti e visto che quasi tutti sono stati completati, è stato necessario fare il punto sui progetti non ancora avviati e sono state revocate le risorse a due Comuni. I tempi lunghi e il mancato avvio sono da imputare a diversi fattori, tra cui soprattutto: 1) i tempi lunghi e la complessità delle indagini previste dalla metodologia per l'analisi dei movimenti urbani delle merci e per l'individuazione delle soluzioni organizzative coerenti con il contesto; infatti gli Enti, seppur assistiti e supportati dalla Regione, hanno dovuto rivedere tutta la propria regolamentazione del traffico e la gestione dei flussi e delle filiere tramite nuove tecnologie; 2) i tempi lunghi richiesti dalla concertazione, visto che le scelte vanno a incidere profondamente sul comportamento degli operatori.

A questi fattori negli anni si sono aggiunti sia i cambi di amministrazione locale, che non sempre hanno confermato le precedenti priorità, sia la crisi economica che ha limitato le risorse per il cofinanziamento degli Enti locali.

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

9.6.1 Investimenti per il Porto di Ravenna

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

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

Tabella 100
Programma finanziamenti

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

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

9.6.2 Investimenti per la logistica urbana

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

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

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 101
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 2014
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	331.836,60
SASSUOLO		100.000,00	100.000,00	38.730,00

	-	su 200.000,00	su 200.000,00	
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	CONTRIBUTO REVOCATO (268.624,99)	54.344,38 su 77.640,00	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	411.691,76
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	CONTRIBUTO REVOCATO (845.256,68)	54.799,50 su 78.285,00	54.799,50
REGGIO EMILIA	92.400,00 su 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	3.653.179,92 su 8.225.532,74	4.989.903,76 su 9.841.744,54	3.534.615,76

	avviate le prime azioni del progetto
	Realizzazione del progetto completata

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

Le risorse stanziare per incentivare il trasporto ferroviario delle merci dalla L.R. 15/09 “Interventi per il trasporto ferroviario delle merci”, 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.

I contributi erogati fino ad ora ammontano a 5.190.391,59 euro.

Tabella 102
Contributi complessivamente erogati ripartiti per Impresa (aggiornamento al 2014) – 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	1.981.653,81	1.422.333,39

* *Dato non completo.*

** *In corso di rendicontazione/erogazione.*

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