

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 due leggi di incentivazione per il traffico merci su ferrovia (L.R. 15/09) e su fluvio-marittimo (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 2015 gli indicatori economici mostrano una moderata ripresa economica. Il Prodotto Interno Lordo nazionale, secondo ISTAT, è +0,8%, registrando una crescita dopo tre anni consecutivi di flessioni. I settori che hanno registrato i maggiori aumenti sono l'agricoltura (+3,8%) e l'industria in senso stretto (+1,3%), mentre le costruzioni hanno avuto un ulteriore calo (-0,7%).

Nell'Eurozona il PIL è invece cresciuto dell'1,5% (Regno Unito +2,2%, Germania +1,7%, Francia +1,2%). La ripresa continua a ritmo moderato. I consumi privati rappresentano la componente principale della crescita, sostenuti dalla caduta del prezzo del petrolio e dall'incremento dei redditi da lavoro.

Il tasso d'inflazione in Italia nel 2015 rallenta per il terzo anno consecutivo (+0,1%) facendo registrare in media una variazione negativa dei prezzi. Il prezzo del gasolio per autotrazione, al netto dell'IVA, ha registrato una contrazione media dei tassi tendenziali del -12,7% rispetto all'anno precedente.

Il PIL della regione Emilia Romagna cresce di + 1,2%, molto più della media italiana e con una accelerazione significativa rispetto all'anno scorso (nel 2014 +0,3%). E' seconda solo alla Lombardia (+1,3%) e prima del Veneto (+1%). Oltre all'export, a sostenere l'economia regionale è stato anche l'andamento positivo della domanda interna. La produzione dell'industria è mediamente cresciuta di +1,4%.

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 43% del traffico portuale. È un porto canale con 22 terminal privati, 14 km di banchine operative e fondali attualmente da -10,50 m., che, nella zona fino a largo Trattaroli, arrivano già a -11,50 m. 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.

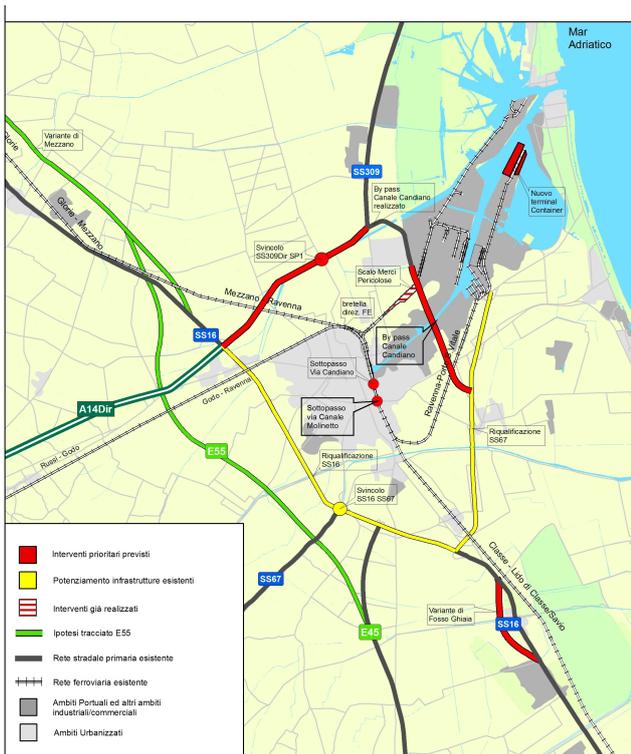
In particolare il Porto di Ravenna è **connesso alla rete ferroviaria nazionale e internazionale sia attraverso la linea per Castel Bolognese-Bologna**, sia tramite **gli itinerari alternativi che si innestano sulla Ravenna-Ferrara**, e quindi sulla rete regionale, che garantiscono il collegamento con 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). 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.

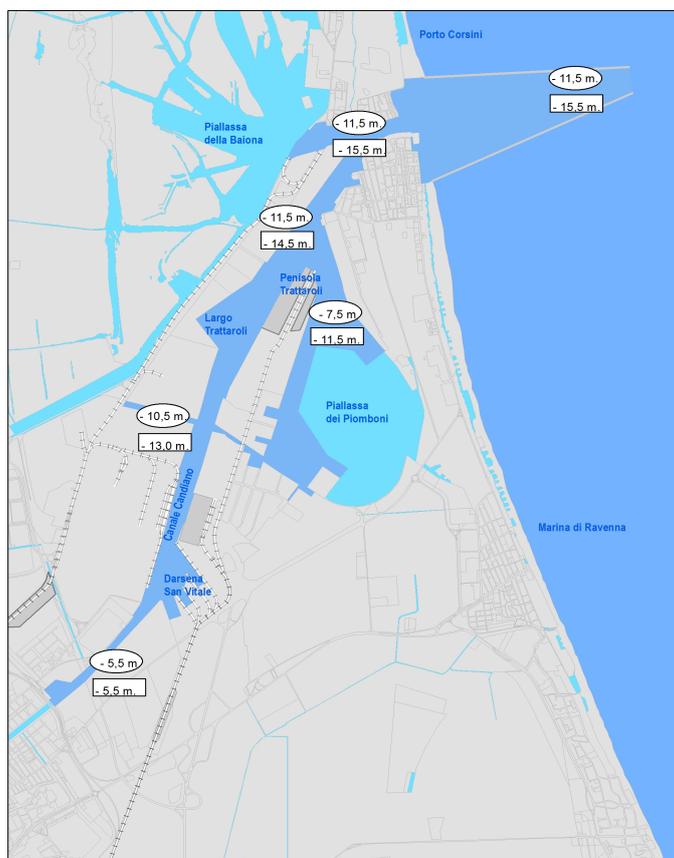
In particolare il nuovo piano approvato nel 2010 prevede la canaletta a mare a -15,50, i fondali a -14,50 fino a Largo Trattaroli, i fondali a -13 fino a bacino S. Vitale, la previsione attracco crociere e mezzi militari avamposto di Porto Corsini e l'adeguamento banchine e nuovi fondali, la previsione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

In pendenza del procedimento approvativo si sono verificati alcuni accadimenti – indipendenti dalla volontà dell'Autorità Portuale di Ravenna – che rendono estremamente incerta l'utilizzabilità, non solo delle aree nelle quali risultano localizzate le Casse di colmata indispensabili per la collocazione temporanea dei materiali derivanti dai nuovi dragaggi, ma anche di parte delle aree destinate alla realizzazione della futura piattaforma logistica. Preso atto della nuova situazione, l'Autorità Portuale di Ravenna ha condotto analisi, studi e verifiche tecniche, funzionali ed

economico finanziarie, al fine di individuare una o più soluzioni praticabili di aggiornamento del progetto presentato. Sulla base di tali analisi e verifiche e comunque anche a seguito di confronti di merito con i competenti Ministeri (Infrastrutture, Ambiente, Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, D.I.P.E. Economia, Provveditorato Opere Pubbliche), tenutesi nei mesi di giugno, luglio e settembre 2015, oltre che con gli Enti Locali (Regione, Provincia, Comune) era stata individuata una possibile alternativa, ipotizzando la realizzazione di casse di colmata a mare, ma questa soluzione, che inizialmente aveva trovato il parere favorevole di tutti gli enti locali, è stata oggetto di ripensamento da parte del Comune di Ravenna. Per valutare una soluzione alternativa, che comunque sia compatibile con il progetto depositato al CIPE nel 2014, è stato quindi attivato presso il M.I.T. un Tavolo Tecnico con la presenza anche della Regione che sta vagliando le possibili soluzioni progettuali.

Figura 228
I fondali attuali e previsti nel Porto di Ravenna



Fonte: Autorità Portuale di Ravenna.

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.

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 del "Hub Portuale di Ravenna".

Il Porto di Ravenna sta anche cercando, insieme alla Regione, di migliorare le condizioni dei servizi di collegamento alle reti di appoggio dei nodi terrestri e di intervenire sull'informatizzazione delle procedure doganali e sui servizi che rendono rapide e fluide per il cliente le operazioni portuali, con regole e procedure omogenee in tutti i porti del nord Adriatico. Proprio per migliorare questi servizi nel maggio 2014 è stato siglato un accordo tra la AUSL di Ravenna e l'USMAF per implementare il personale degli uffici doganali di frontiera con il personale AUSL. Tale accordo è stato riconfermato fino a fine 2015 e sono in corso gli atti per riattivarlo anche per il 2016, 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 e sono stati confermati anche nel 2013, mentre **nel 2104 c'è stato un calo nel movimento** passeggeri, trend negativo confermato anche nel **2015** con una ulteriore flessione del 9%, portando il numero di passeggeri sbarcato a ca. 40.000.

Figura 229

Il nuovo terminal passeggeri nel Porto di Ravenna



Fonte: Autorità portuale di Ravenna

Al Terminal Traghetti fanno capo attualmente i traghetti della linea Ravenna-Catania (Tirrenia), della linea Ravenna-Bari (reintrodotta nell'estate 2015 con frequenza trisettimanale) 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 si sono completamente azzerati i viaggi per il trasporto di coils che si erano sviluppati con il porto fluviale di Mantova, anche a seguito della non competitività economica dovuta in parte alle elevate tariffe portuali richieste, che, in applicazione della normativa nazionale, trattano le chiatte fluviomarittime allo stesso livello tariffario delle navi.

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

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

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

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

9.2.1 Contesto competitivo

Nel 2015 l'espansione dell'economia mondiale, già cominciata nel 2014, è proseguita, pur nell'incertezza che ha caratterizzato i mercati internazionali.

In Italia nel 2015 tutti i settori del trasporto merci hanno avuto un andamento positivo, il traffico marittimo è cresciuto di +5,4% , il Ro-Ro è cresciuto di +5,3% in termini di tonnellate.

Le spedizioni via mare sono cresciute di +3,4% con un aumento del fatturato di +4,3%. Solo il settore del transhipment⁶⁴ è crollato di -9,2%⁶⁵. La sofferenza del transhipment in Italia è dovuta al fatto che non risulta competitivo a causa dell'incidenza dei controlli doganali, dei tempi di attesa e dei costi per movimentazioni extra.

Anche i porti del nord Adriatico e del nord Tirreno non sono ancora considerati competitivi né in termini di tempi né di costi rispetto ai porti del nord Europa (Rotterdam in particolare) inoltre i collegamenti ferroviari con i nodi del nord Europa, se ci sono, sono poco frequenti. Non tutti i porti europei sono in crescita, ad esempio in Germania il traffico nei porti marittimi è calato di -2,6%, sembrerebbe Rotterdam il porto più conveniente anche per le merci che dall'Asia sono dirette in Germania⁶⁶.

⁶⁴ 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.

⁶⁵ Confetra, Nota Congiunturale sul Trasporto Merci, periodo di osservazione Gennaio-Dicembre 2015.

⁶⁶ Fonte: Drewry, società di consulenza inglese.

Confetra ha fornito un'analisi dettagliata sulla capacità dei traffici container di creare ricchezza e occupazione diretta, indiretta e indotta sul territorio italiano: ad ogni Teu⁶⁷ movimentato o lavorato, corrisponde un fatturato in media di circa 2.900 € (utile di €250 e €1450 di entrate per lo Stato), considerando i dati nazionali del 2015 (6,35 milioni di Teu di import/export e 3,78 milioni di transshipment) si ottiene un fatturato di 20 miliardi di €.

Il traffico di container che preferisce i porti del nord Europa, invece di imbarcare o sbarcare in Italia, è di 1,2 milioni di Teu, pari a circa 2,3 miliardi di €.

I processi di semplificazione burocratica e snellimento delle procedure doganali indicati dal Piano Strategico Nazionale sulla Portualità e la Logistica (presentato nel 2015 e in corso di approvazione), insieme alla nuova governance della portualità italiana, sono quanto mai attesi.

Nel 2015 il porto di Rotterdam ha movimentato in tutto 466,6mil. di ton con una crescita complessiva di traffico di +4,9% di ton, ma ha avuto un calo di -0,5% rispetto al 2014 nella movimentazione di Teu. La flessione è dovuta soprattutto alle rotte con l'America. L'incremento di traffico invece è derivato soprattutto dai prodotti petroliferi, infatti a causa del basso costo del petrolio aumentano sia il traffico di materia prima (+8% di greggio) sia di prodotti raffinati (+18%).

Nel 2015 l'economia italiana è ritornata a crescere, tuttavia l'andamento delle esportazioni si è indebolito a causa del rallentamento della crescita del commercio mondiale. L'Unione Europea a 28 stati è il principale mercato di sbocco della produzione italiana. L'export verso il Nord Africa e verso la Russia sono apparsi in calo. A livello nazionale, per quanto riguarda i porti del centro e nord Adriatico e Tirreno, hanno avuto complessivamente ottimi risultati in particolare di Venezia (+15,3%) e Livorno (+15,4%).

Tra i porti in cui cresce notevolmente il traffico container sono da segnalare Livorno (+35,2%), Venezia (+22,8%) e Ravenna (+10,0%).

Il traffico di transshipment è in calo in tutti i porti italiani salvo La Spezia e Livorno, mentre il forte calo di traffico di trailer-rotabili (Ro-Ro) a Venezia (-27,6%) e Ravenna (-11,2%) è causato dalla sospensione di una linea.

Tabella 84
Tonnellate trasportate nei principali porti del nord Italia (moltiplicare x 1.000)
 (Anni 2011-2015)

Porti	Var. % tra 2010 e 2011	Var. % tra 2011 e 2012	2013	Var. % tra 2012 e 2013	2014	Var. % tra 2013 e 2014	2015	Var. % tra 2014 e 2015	
Adriatico	Ancona	-1,3%	-5,5%	6.975	-12%	8.569	+22,9%	8.593	+0,3%
	Ravenna	+6,5%	-8,1%	22.486	+4,8%	24.460	+8,8%	24.739	+1,1%
	Venezia	-0,2%	-3,5%	24.411	-3,6%	21.779	-10,6%	25.104	+15,3%
	Monfalcone	+12,3%	+7,2%	3.971	+6,85%	4.286	+8%	4.451	+3,9%
	Trieste	+1,27%	+2,01%	56.585	+15,11% (+18,07% solo petrolio greggio)	57.154	+1,0%	57.161	+0,07%
Tirreno	Genova	-0,6%	-0,4%	48.524	-3,4%	51.934	+4,8%	51.298	-1,2%
	La Spezia	-5,0%	-9,5%	15.546	+0,7%	15.747	+1,3%	15.100	-4,2%
	Livorno	-2,1%	-7,6%	27.953	+2,0%	28.335	+1,4%	32.712	+15,4%

Fonte: elaborazioni RER su dati Assoporti e Autorità Portuali.

⁶⁷ Unità di misura del container da 20 piedi (1container da 20 piedi=1 Teu) e corrisponde a circa 40 metri cubi; il peso del carico interno può arrivare a 21.600 Kg (21,6 ton).

Tabella 85
Variazione percentuale del traffico container (TEUs) e del traffico RoRo nei principali porti del nord Italia
 (Anni 2010-2015)

Porti	traffico container (TEUs)					traffico Ro.Ro			
	Var. % tra 2010 e 2011	Var. % tra 2011 e 2012	Var. % tra 2012 e 2013	Var. % tra 2013 e 2014	Var. % tra 2014 e 2015	Var. % tra 2012 e 2013	Var. % tra 2013 e 2014	Var. % tra 2014 e 2015	
Adriatico	Ancona	+9,3%	+17,8%	+7%	+8,2%	+8%	- 6%	- 4,3%	+8%
	Ravenna	+17,3%	- 3,3%	+9%	-1,8%	+10,0%	+98,8%	+54,8%	-11,2%
	Venezia	+16,3%	- 6,1%	+3,8%	+2,2%	+22,8%	-13,2%	- 9,7%	-27,6%
	Trieste	+41,9%	+3,77%	+11,49%	+10,3%	-0,94%	+ 45,26% veicoli	+9,46%	+1,49%
Tirreno	Genova	+5,0%	+11,8%	- 6%	+9,3%	+3,2%	+0,8%	+2,9%	--
	La Spezia	+1,7%	- 4,6%	+6,5%	+0,2%	-0,2%	--	--	--
	Livorno	+ 1,5%	- 13,8%	+ 1,8%	+3,1%	+35,2%	+ 1,4%	+7,8%	+5,4%

Fonte: elaborazioni RER su dati Autorità Portuali.

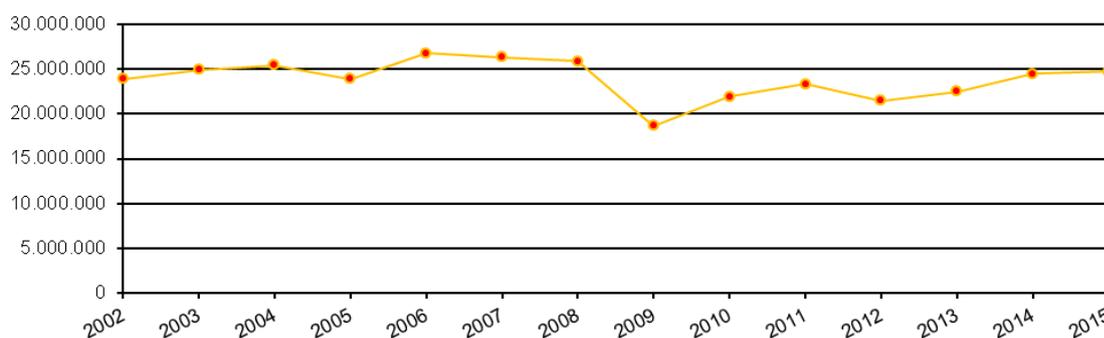
A Ravenna nel 2015 il traffico marittimo è apparso in lieve crescita, con un bilancio positivo a fine anno di +1,1% di tonnellate trasportate rispetto al 2014.

9.2.2 Evoluzione dei flussi di traffico

Nel 2015 nel Porto di Ravenna sono state movimentate **24.738.989 tonnellate di merci**, (+1,14% rispetto al 2014), cioè di circa 300mila tonnellate in più. E' il terzo anno consecutivo con segno positivo, il migliore dal 2009. Le tonnellate trasportate sono cresciute in maniera considerevole nei cereali (a scapito delle derrate alimentari e mangimi), nei minerali grezzi e nelle merci varie in colli.

Il numero delle navi arrivate e partite è calato di -9,11% rispetto al 2014 (5.688 anziché 6.258), è cresciuta però la media della stazza netta.

Figura 230
Serie storica dei flussi di traffico merci (t/anno)
 (Anni 2002-2015)



Fonte: elaborazioni RER su dati Autorità Portuale di Ravenna.

La voce più consistente del movimento del Porto di Ravenna è rappresentata stabilmente dalle merci secche, che hanno tenuto anche nel 2015 nonostante i problemi di fondale all'imbocco del porto canale e nonostante il calo, per il quarto anno consecutivo, della produzione industriale italiana.

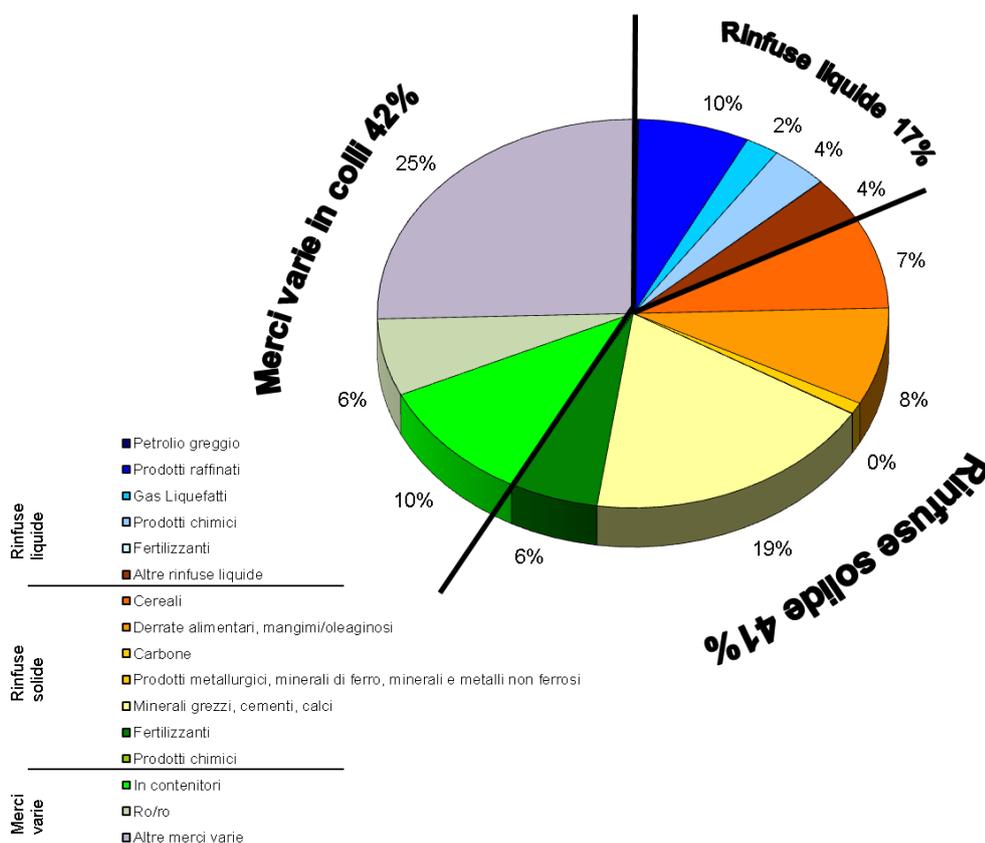
L'incremento più significativo è dato dai prodotti metallurgici (+14,4%), (coils provenienti dalla Cina, dall'Iran e dalla Russia, oltre che da Taranto) in particolare per la ditta Marcegaglia, dovuto all'importazione di acciaio dall'estero visto il calo della produzione in Italia.

Sono in aumento anche i materiali da costruzione (+9,6%), in particolare le materie prime per le ceramiche (+13,6%) quali argilla, feldspato e caolino.

Il comparto agroalimentare è risultato invece in calo (-9,2%), specialmente per le farine di soia e girasole, sorgo e pellet (da Argentina, Brasile, Ucraina e Russia). In aumento invece l'importazione di frumento e granturco per il mercato italiano (da Ucraina, USA e Bulgaria).

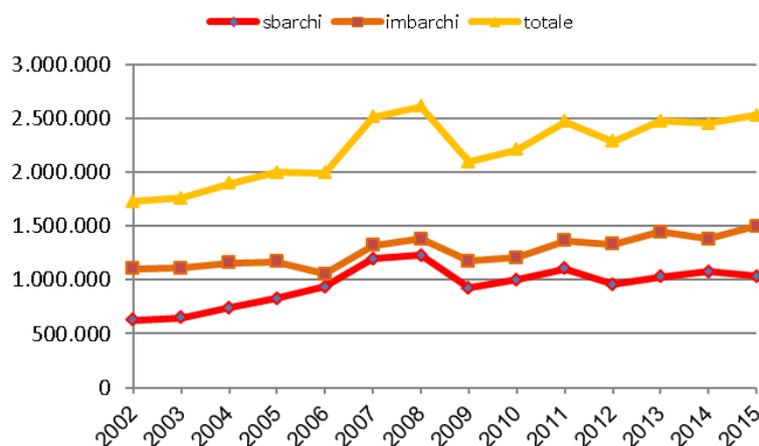
Le rinfuse liquide, che hanno comunque un ruolo marginale nell'economia portuale, hanno avuto un calo soprattutto riguardante i prodotti petroliferi (-4,0%) e i prodotti alimentari liquidi quali olii e melassa (-8,6%).

Figura 231
Merci movimentate nel 2015 per categoria merceologica



Fonte: elaborazioni RER su dati Autorità Portuale di Ravenna.

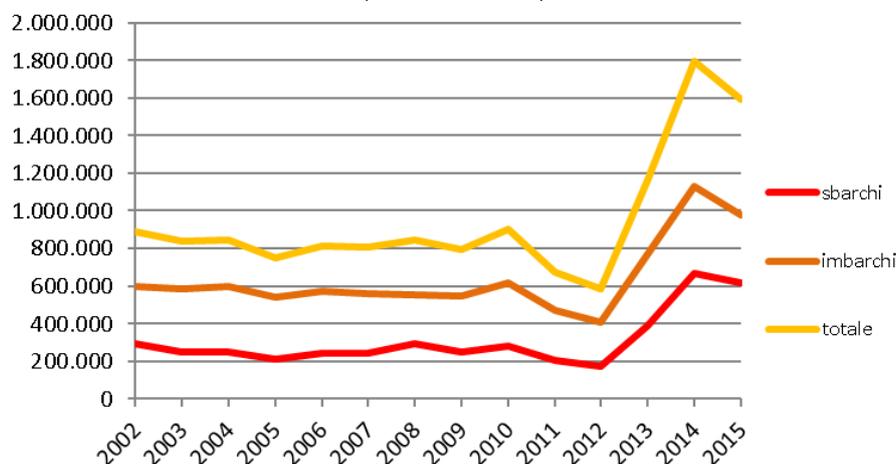
Figura 232
Merchi varie in container (t/anno)
 (Anni 2002-2015)



Fonte: elaborazioni RER su dati Autorità Portuale di Ravenna

A Ravenna il traffico Ro-Ro (Roll on – Roll of), è stato in calo, come previsto, a causa della linea Grimaldi con la Grecia (per Igoumenitsa e Patrasso con fermata a Bari) che è stata soppressa per 9 mesi per un incidente alla nave. Il numero dei trailer è stato comunque superiore alle previsioni (70.109 unità).

Figura 233
Merchi in trailer/rotabili (t/anno)
 (Anni 2002-2015)

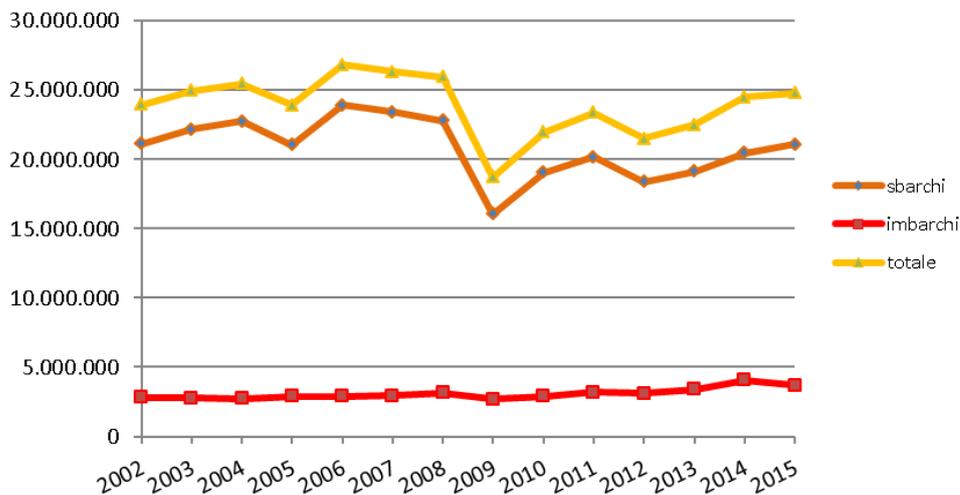


Fonte: elaborazioni RER su dati Autorità Portuale di Ravenna.

Ravenna si conferma anche nel 2015 come un **porto vocato all'importazione**. In particolare gli sbarchi sono stati pari a 21,1 milioni di tonnellate circa (+3,2%), mentre gli imbarchi ammontano a 3,6 milioni di tonnellate circa (-9%). Da Ravenna partono soprattutto merci in container, che hanno inciso per il 40,7% degli imbarchi.

Il 2015 ha registrato il massimo mai raggiunto nel porto di Ravenna per il traffico container con 244.813 Teus (+10% rispetto al 2014). Il risultato è dovuto in particolare all'attività del Terminal TCR e a quello Setramar, cresciuti notevolmente nonostante il problema dei fondali.

Figura 234
Ripartizione dei flussi tra merci sbarcate e imbarcate
 (Anni 2002-2015)



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. 15/091 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. Nel 2015 tutti i servizi finanziati dalla L.R. 15/09 hanno terminato il triennio incentivato e la maggioranza ha terminato anche il biennio successivo in cui vigeva l'obbligo di mantenimento. Per la L.R. 10/14 invece non sono ancora disponibili i risultati del primo anno di applicazione.

L'andamento complessivo del traffico ferroviario è comunque molto positivo, infatti circa il 14%, del traffico complessivo marittimo del Porto, al netto delle rinfuse liquide, è stato trasportato su ferrovia, con uno dei migliori risultati in Italia.

Il porto di Ravenna è il terminale meridionale del Corridoio Baltico-Adriatico e del Corridoio Mediterraneo delle reti TEN-T ed è nella ristretta lista dei 14 core-port europei (poli strategici per il livello comunitario). Nel 2015, in linea con gli impegni europei dati dall'appartenenza a questi corridoi, sono continuati gli impegni per lo sviluppo della capacità ferroviaria del porto, in particolare per il superamento dell'interferenza tra la strada e la ferrovia nella zona urbana vicino alla stazione, in modo da consentire un più libero sviluppo del trasporto merci ferroviario del porto diminuendo gli impatti che comporta lo sviluppo di traffici merci su ferro e migliorare l'accessibilità ferroviaria ovviando agli attuali colli di bottiglia.

Con queste finalità il 15 giugno 2015 è stato sottoscritto il **"Protocollo attuativo per la realizzazione di interventi migliorativi dell'accessibilità ferroviaria del Porto core di Ravenna"** tra Regione Emilia-Romagna, RFI (Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.), Comune di Ravenna, Autorità portuale di Ravenna. Nel Protocollo sono previsti i seguenti interventi:

- Prolungamento della dorsale ferroviaria del raccordo in destra Candiano, dall'attuale termine binari fino a collegare l'area del nuovo terminal Container, da realizzarsi nella penisola Trattaroli;

- Realizzazione del sottopassaggio sostitutivo di passaggio a livello di Via Canale Molinetto;
- Prolungamento del sottopassaggio pedonale di stazione, fino a renderlo passante, con uscita in prossimità della testata del canale Candiano;
- Adeguamento alla sagoma P/C 80 del cavalcavia “Teodorico”.

Le risorse destinate agli interventi dagli Enti sottoscrittori, pur nella quantificazione ancora non definitiva, assommano circa a 22,6 milioni di €.

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 2015 rilevati dal Centro Studi Confetra⁶⁸, in rapporto al 2014, indicano, per il secondo anno consecutivo, un andamento positivo del traffico italiano delle merci sia in termini di fatturato sia in termini di traffico in tutti i settori e le modalità, ad esclusione del transshipment (-10%).

Molto lusinghieri sono i dati del trasporto merci su strada: oltre alla crescita delle spedizioni internazionali (+2,7%), il traffico nazionale cresce di +3% ma, soprattutto, è rilevante che i fatturati relativi a questi comparti per la prima volta dopo anni crescano più dei viaggi (+3% e +3,2%) indicando anche un recupero del margine operativo.

L'autotrasporto è in ripresa in tutti i settori. I migliori risultati sono registrati nei trasporti espresso (Express Courier, +8%) spinti dalla costante espansione del commercio elettronico, che sostiene anche la crescita, a livello nazionale, del cargo aereo (+5,1%)⁶⁹.

Alcuni fattori indicativi dell'andamento positivo dell'autotrasporto merci sono sia l'aumento dei transiti nei valichi alpini, cresciuti mediamente di +2,5% con punte nel Brennero (+3,8%) e Monte Bianco (+3,5%), sia del traffico autostradale, cresciuto di +3,3%⁷⁰.

Altri segnali positivi giungono dalla diminuzione del prezzo del gasolio per autotrazione (-12,7% in tasso tendenziale) e dalla notevole ripresa delle immatricolazioni di veicoli pesanti in Italia (+20,4% rispetto al 2014).

L'uscita dalla recessione economica è tuttavia lenta; nel 2015 il Prodotto Interno Lordo nazionale, secondo ISTAT, è cresciuto di un modesto +0,8%, registrando però una crescita dopo tre anni consecutivi di flessioni e l'indice della produzione industriale (tassi di crescita mensili rispetto allo stesso mese dell'anno precedente) è stata di +0,7%. Confetra sottolinea infatti che nonostante tutte le modalità del trasporto nel 2015 facciano registrare incrementi, se si mettono in comparazione i dati con quelli del 2007, risultano tutti ancora inferiori, fatta eccezione per il cargo aereo (fatto 100 il fatturato del 2007, nel 2015 l'autotrasporto è all'87%, mentre la ferrovia al 60%).

Un fenomeno che in questi anni, nonostante la crisi, è stato in costante crescita è il cabotaggio stradale ovvero la possibilità per un vettore comunitario di effettuare servizio di trasporto merci nazionale in un altro Paese dell'UE. La possibilità è pienamente vigente dal 31/12/2012, essendo scaduti i periodi transitori previsti per Romania e Bulgaria. Ciò significa che i vettori di questi stati, che sono i più aggressivi, possono esercitare trasporti nazionali all'interno dell'Unione. Vale la reciprocità, cioè la possibilità per gli autotrasportatori italiani di effettuare cabotaggio stradale in Romania e Bulgaria, ma questo è molto improbabile, vista l'enorme disparità dei costi, a svantaggio dell'Italia⁷¹.

Non abbiamo dati certi sulla portata del fenomeno. E' certo che mentre il volume delle merci in trasporto nazionale e internazionale in Europa è diminuito negli anni a causa della crisi economica, il trasporto di cabotaggio è costantemente aumentato, forse proprio a causa della crescente ricerca di costi di trasporto inferiori.

⁶⁸ Nota Congiunturale sul Trasporto Merci, periodo di osservazione gennaio – dicembre 2015, a cura del Centro Studi Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) - febbraio 2016.

⁶⁹ Nota Congiunturale sul Trasporto Merci, periodo di osservazione gennaio – dicembre 2015, a cura del Centro Studi Confetra – febbraio 2016.

⁷⁰ Aiscat (Associazione italiana società concessionarie autostrade e trafori) dato relativo all'andamento del traffico dei veicoli pesanti sulle autostrade italiane nel 2015, misurata in milioni di veicoli/km.

⁷¹ Rocco Giordano "Il cabotaggio stradale: un fenomeno che cresce all'ombra della crisi" Sistemi di Logistica, marzo 2014.

La rilevazione ISTAT manca di due informazioni chiave: quanto sia il peso del segmento di autotrasporto con veicoli di portata inferiore a 35q.li, e quanto sia il peso del servizio di trasporto operato dai vettori stranieri sul territorio italiano (il cabotaggio). Infatti da un lato la classe di veicoli con portata fino a 35q.li rappresenta circa l'80% dei veicoli circolanti, immatricolati prevalentemente come conto proprio; dall'altro risulta dal confronto dei dati ISTAT e dati del Comitato Centrale Albo Autotrasportatori, che al cabotaggio degli operatori stranieri in Italia equivalga il 7% (dato 2011). Si hanno segnali che il fenomeno sia molto più complesso ed esteso di quanto si possa immaginare.

Nel 2013 in Italia il trasporto complessivo di merci su strada, secondo ISTAT⁷², è stato di 1.023.872 migliaia di tonnellate, contro le 1.121.313 del 2012 e ancora inferiore al 1995 in cui era di 1.246.352 migliaia di tonnellate.

I dati Istat confermano che, anche nel 2013, sulle distanze inferiori ai 50 km si muovono in Italia ben il 47,94% del totale delle merci movimentate, scendendo tuttavia per la prima volta sotto il 50%. Il conto proprio movimentata il 75,02% delle proprie merci sotto i 50 km, mentre il conto terzi su quella distanza movimentata il 40,05%.

Il volume complessivo di traffico di merci su strada movimentato in Italia dal conto terzi nel 2013 è stato di 117.018 milioni di Ton*km, mentre il conto proprio ne ha movimentati solo 10.221; questo è molto rilevante se si considera che il numero di veicoli merci, superiori a 35q.li, immatricolati in Italia ad uso conto proprio è oltre il 90% del totale.

Tabella 86
Trasporto complessivo di merci su strada per regione di origine e destinazione
Tonnellate e composizione percentuale (Anno 2013)

Regioni di origine	Regioni di destinazione							%sul complessivo 2013	% sul complessivo dell'anno 2012
	Emilia Romagna	Nord	Centro	Mezzogiorno	Italia	Estero	Totale		
Emilia Romagna	99.788.406	128.184.472	8.739.883	4.726.711	141.651.066	799.185	142.450.251	13,91	14,34
Nord	128.654.935	630.445.759	27.868.427	12.808.758	671.122.944	12.398.134	683.521.077	66,76	67,02
Centro	8.225.056	26.580.650	131.351.563	10.292.957	168.225.170	800.936	169.026.106	16,51	15,73
Mezzogiorno	3.218.858	10.422.742	10.094.563	138.486.837	159.004.019	793.021	159.797.040	15,61	16,34
Italia	140.098.849	667.449.149	169.314.430	161.588.553	998.352.134	13.992.090	1.012.344.221	98,87	99,10
Estero	567.768	8.822.705	476.722	450.681	9.750.108	1.777.938	11.528.046	1,13	0,90
Totale	140.666.617	676.271.854	169.791.152	162.039.234	1.008.102.242	15.770.028	1.023.872.267	100,00	100,00

Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti. Anni 2013-2014. 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).

⁷² La rilevazione sul trasp. merci su strada effettuata dall'ISTAT fornisce informazioni sui flussi di trasporto e sulla tipologia e la quantità di merce trasportata. L'unità di analisi della rilevazione è costituita dal veicolo-settimana, cioè dal singolo autoveicolo immatricolato in Italia la cui attività viene osservata per una settimana. L'universo di riferimento comprende tutti gli automezzi di portata utile non inferiore ai 35 q.li che, per le proprie caratteristiche, possono effettuare il trasp.di merci su strada (compresi i trattori stradali); sono esclusi gli automezzi della Pubblica Amministrazione, i veicoli militari e tutti i veicoli con un'età superiore agli 11 anni. La rilevazione è di tipo campionario e prevede un campione stratificato di circa 66.000 unità di osservazione (gli autoveicoli) con tasso di campionamento variabile rispetto alla portata degli automezzi.

Tabella 87
Trasporto complessivo di merci su strada per regione di origine e di destinazione
 Composizione percentuale delle tonnellate per regione di origine (Anno 2013)

Regioni di origine	Regioni di destinazione						Totale
	Emilia Romagna	Nord	Centro	Mezzogiorno	Italia	Estero	
Emilia Romagna	70,05	89,99	6,14	3,32	99,44	0,56	100,00
Nord	18,82	92,24	4,08	1,87	98,19	1,81	100,00
Centro	4,87	15,73	77,71	6,09	99,53	0,47	100,00
Mezzogiorno	2,01	6,52	6,32	86,66	99,50	0,50	100,00
Italia	13,84	65,93	16,72	15,96	98,62	1,38	100,00
Estero	4,93	76,53	4,14	3,91	84,58	15,42	100,00
Totale	13,74	66,05	16,58	15,83	98,46	1,54	100,00

Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti. Anni 2013-2014. 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 titolo di trasporto e regione di origine
 (Anno 2013)

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	22.057.003	921.031	41,8	120.393.248	14.598.565	121,3	142.450.251	15.519.596	108,9
Nord	151.615.250	6.397.602	42,6	531.905.825	69.853.039	131,3	683.521.076	76.250.640	111,6
Centro	35.005.651	1.491.553	42,6	134.020.454	18.931.068	141,3	169.026.106	20.422.622	120,8
Mezzogiorno	43.894.334	2.253.361	51,3	115.902.705	21.234.706	183,2	159.797.039	23.488.069	147,0
Italia	230.515.236	10.142.516	44,0	781.828.987	110.018.816	140,7	1.012.344.223	120.161.332	118,7
Estero	334.029	79.267	237,3	11.194.017	7.000.681	625,4	11.528.046	7.079.948	614,1
Totale	230.849.265	10.221.783	44,3	793.023.004	117.019.497	147,6	1.023.872.269	127.241.280	124,3

Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti. Anni 2013-2014. 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 2013 sono state circa 232 milioni di tonnellate⁷³, con un calo di -5,83% rispetto al 2012. Nel 2005, invece, le merci movimentate sono state 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.

Tabella 89
Mobilità merci su strada in Emilia-Romagna (tonnellate)

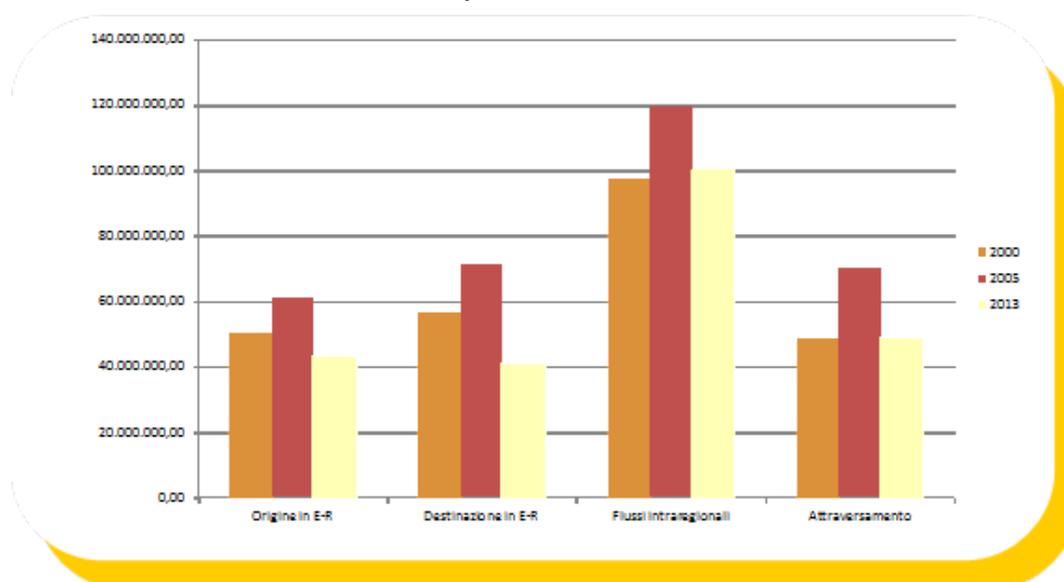
		Anno 2005	Anno 2010	Anno 2012	Anno 2013	% 2013 su 2012
Flussi	Origine o destinazione in E-R	132.168.698	118.841.829	89.454.354	83.540.056	- 6,61%
	Stradali					
	Flussi intraregionali	119.672.526	129.761.924	114.426.330	99.788.406	-12,79%
	Attraversamento	70.053.216	51.342.485	42.470.227	48.657.251	+14,56%
TOTALE		321.894.440	299.946.238	246.350.911	231.985.713	- 5,83%

Fonte: elaborazioni ITL e RER su dati ISTAT.

Le caratteristiche del traffico stradale merci del 2013 riportate dai dati ISTAT indicano che il traffico intraregionale (cioè con origine e destinazione all’interno dell’Emilia-Romagna) è il 43,01%, in calo di -12,79% rispetto al 2012 e in calo percentuale per la prima volta dal 2005. Il 13,84% del trasporto complessivo di merci originate in Italia ha come destinazione l’Emilia-Romagna (rispetto al 14,14% del 2012), mentre l’Emilia-Romagna origina il 14,07% delle merci dell’intero Paese (nel 2012 era il 14,34%).

Entrambi questi dati sono quindi in lieve calo rispetto all’anno precedente; bisogna tenere però conto del fatto che il 2013 è l’anno in cui il PIL della regione Emilia Romagna ha avuto una flessione di -1,6% rispetto all’anno precedente (-1,9% in Italia). Solo dal 2014 si avrà una lieve crescita.

Figura 235
Trasporto merci su strada



Fonte: elaborazioni ITL e RER su dati ISTAT.

⁷³ 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.

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 2013 del 20,97% circa, in crescita di +14,56% rispetto all'anno precedente, confermando un'inversione di tendenza rispetto al trend in calo degli anni anteriori. Nel 2005, prima della crisi, il traffico di attraversamento era infatti il 21,76% del traffico regionale complessivo (considerando sempre solo il trasporto di merci originato in Italia da veicoli con portata utile superiore a 35q.li). 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 nel 2015 rispetto al 2014, sono di leggera crescita, in media di +4% su tutte le tratte, salvo nella A15 in cui la quantità di veicoli pesanti in transito rimane costante. Il traffico complessivo cresce invece in media di +4,4% sulla A14, di +8,37% sulla A1 E di +10,18% sulla A15.

Rimane comunque ancora considerevole la differenza della quantità di veicoli pesanti che transitavano nei tratti regionali delle autostrade fino al 2008 rispetto a quelli che transitano ora, infatti, nonostante sia il secondo anno di ripresa, le nostre autostrade sono percorse, su tutte le tratte, dal 18 al 24 per cento di veicoli pesanti in meno.

Il **traffico intraregionale** ha un carattere prevalentemente locale, con il 70% delle merci che percorre una distanza inferiore ai 50 km. Ciò è determinato dalla domanda frammentata che alimenta la polverizzazione dell'offerta. Questo tipo di traffico non è trasferibile su ferrovia. Mentre i traffici di lungo raggio su strada presentano prestazioni logistiche di livello mediamente soddisfacente, i traffici camionistici extra-urbani sulle brevi distanze (denominati di corto raggio) risultano più difficilmente gestibili in modo ottimizzato. Tuttavia, pur risultando i più segmentati e meno efficienti, sono quantitativamente molto rilevanti.

Proprio su questi flussi di corto raggio extraurbani si concentrano i traffici gestiti in "conto proprio", cioè traffici con mezzi di portata inferiore ai 35q.li, in larga parte di proprietà dell'impresa e connotati da minori prestazioni rispetto agli operatori specializzati nel trasporto in "conto terzi", tradizionalmente più efficienti in termini di saturazione dei mezzi e dotati di veicoli più recenti e per questo meno inquinanti.

Gli interscambi tra aziende sono in parte responsabili dell'inefficienza del trasporto di corto raggio. L'eccessiva polverizzazione territoriale delle aree industriali e artigiane nella nostra regione non fa che aggravare tale problematica.

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.

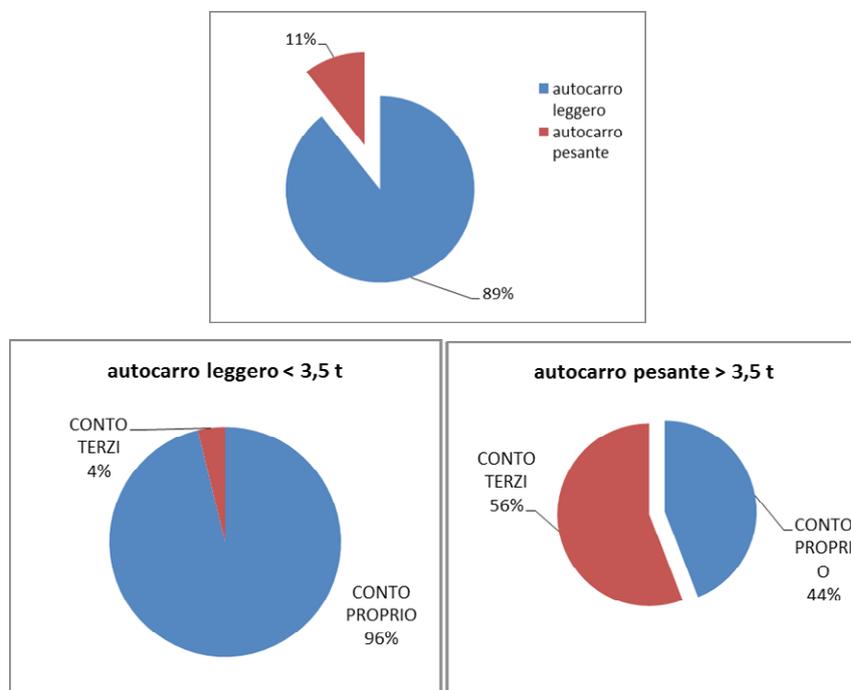
Riepilogo di alcuni dati del trasporto di corto raggio – conto proprio:

- Oltre il 70% delle merci circolanti in regione percorre una distanza inferiore ai 50km.
- C'è una diretta correlazione tra corto raggio e conto proprio, concentrato prevalentemente sulle brevi distanze.
- Il conto proprio vale in Italia più del 40% del mercato del trasporto, mentre nei paesi europei logisticamente evoluti tale quota si riduce alla metà. In Emilia-Romagna si colloca circa il 10% dei mezzi circolanti in Italia.
- Dal 1970 al 2010 il numero dei mezzi per il trasporto merci immatricolati «uso proprio» è cresciuto continuativamente in tutta la Regione, attestandosi in maniera più consistente nelle province dell'Emilia centrale. Dei veicoli intestati a residenti dell'Emilia Romagna nel 2010, adibiti a trasporto merci, oltre il 91% risulta immatricolato uso proprio. Nel 2014 sono in leggero calo ma sono pur sempre il 90%.

- Ben l'89% dei veicoli circolanti in conto proprio sono autocarri leggeri (< 3,5 t), di cui il 96% ha una destinazione ad uso proprio (dato 2014).

Figura 236

Autocarri leggeri e pesanti immatricolati in Emilia Romagna per titolo di trasporto (confronto 2010-2014)



Fonte: Elaborazioni RER su dati Motorizzazione

- Il segmento conto proprio risulta caratterizzato da un parco veicolare obsoleto, posizionato sulla classe Euro 0 – Euro 2, mentre per il conto terzi le classi di emissione prevalente risultano Euro 5 ed Euro 6 (dato 2014).
- I veicoli circolanti con licenza conto terzi nel 2014 sono appena il 9,3% del totale. Il 90,7% dei mezzi iscritti alla motorizzazione sono mezzi in Conto Proprio e trasportano solo il 40% della merce.
- Per le imprese la scelta di gestire direttamente con proprie risorse (mezzi e personale) il trasporto di merce è in alcuni casi funzionale allo svolgimento dell'attività stessa, è questo il caso del cosiddetto Magazzino viaggiante. Sono stati stimati in Regione circa 90.000 mezzi strumentali pari a circa il 28,8% del totale dei mezzi in conto proprio (dato 2010). Su tali mezzi non è possibile ipotizzare nessun percorso di efficientamento.
- La filiera che assorbe il maggior numero di mezzi in conto proprio è il Commercio con il 40,5% dei mezzi seguito da Agricoltura 17,1%, e Meccanica 15,1%.

Tabella 90
Trasporto complessivo di merci su strada, per titolo di trasporto, con origine in Emilia-Romagna
 (Anni 1998 – 2013)

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
2013	22.057.003	921.031	41,8	120.393.248	14.598.565	121,3	142.450.251	15.519.596	108,9*

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).

* I km medi percorsi in Emilia-Romagna nel 2013 sono stati 108,7 (contro i 97,9 del 2012), inferiori alla media italiana (118,7).

Tabella 91
Mobilità merci su strada in Emilia-Romagna: numero e percentuale veicoli pesanti sulle principali tratte autostradali della Regione
 (Anni 2008-2015)

Diretrice Autostradale	Tratta	TGM ottobre 2008			TGM ottobre 2012			TGM ottobre 2013			TGM ottobre 2014			TGM ottobre 2015			% Variazione 2008-2015		% Variazione 2014-2015	
		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%	51.224	16.601	32,4%	-11,5%	-21,1%	4,9%	4,3%
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%	84.143	25.211	30,0%	-9,9%	-17,9%	3,8%	3,7%
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%	89.918	29.348	32,6%	-6,7%	-18,9%	8,4%	4,4%
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%	19.942	6.986	35,0%	-10,8%	-24,0%	10,2%	0,4%
Media Diretrrici 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%	61.307	19.537	31,9%	-9,2%	-19,5%	6,2%	3,8%

I dati delle direttrici autostradali sono elaborati sulla base dei dati disponibili relativi alle tratte elementari degli anni 2008-2015.

9.3.2 Le imprese di autotrasporto in regione

Il quadro congiunturale delle micro e **piccole imprese dei trasporti e magazzinaggio dell'Emilia-Romagna** nel 2015 ha registrato una moderata ripresa del fatturato, aiutato dalle minori spese per consumi. Nel 2015 in Italia il prezzo del gasolio per autotrazione ha avuto una contrazione del -12,7%. Gli investimenti totali delle imprese di trasporto regionali sono aumentati invece del +74,8%. Sono aumentate le spese retributive (+10,5%) e le spese per la formazione (+30,3%).

Per quanto riguarda il quadro economico dell'Emilia-Romagna, che tanto condiziona l'andamento sia dei trasporti sia delle imprese di autotrasporto, si confermano i segnali di una lieve ripresa, infatti il 2015 segna un aumento del PIL di + 1,2% rispetto all'anno precedente, molto più della media italiana (+0,8%) e con una accelerazione significativa rispetto all'anno scorso (nel 2014 +0,3%).

L'export ha sostenuto l'economia regionale, incidendo in termini reali per il 37,3% del Pil, rispetto al 36,2% del 2014 (32,3% nel 2007) In linea di massima tutti i settori industriali hanno visto una crescita, salvo ancora l'industria delle costruzioni che ha aumentato comunque il volume d'affari e invertito la tendenza negativa.

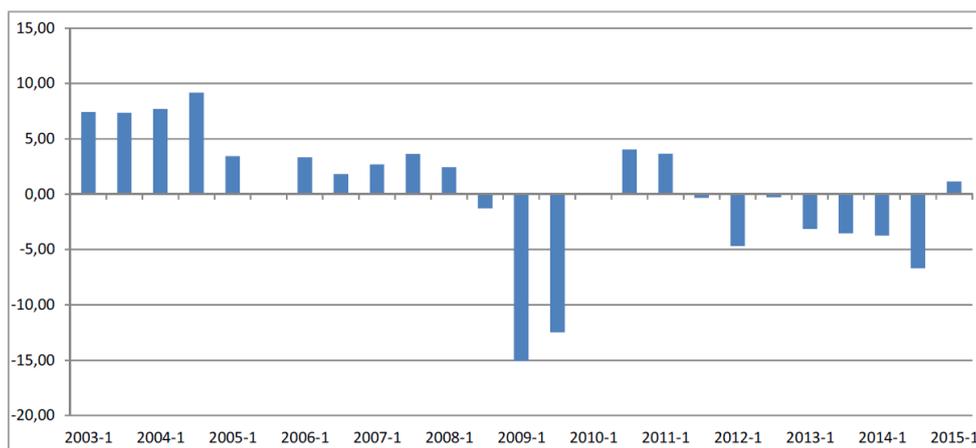
In Emilia-Romagna la consistenza delle imprese attive dei trasporti terrestri è risultata anche nel 2015 in diminuzione. A fine settembre 2014 le imprese erano 12.315 rispetto alle 12.681 dello stesso periodo del 2014, con una variazione di -2,9%, superiore a quella rilevata nel Paese (-1,9%). Il saldo tra imprese iscritte e cessate nei nove mesi esaminati (escluse quelle cancellate d'ufficio) è negativo per 387 imprese. 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 2015 sono diminuite di -26,04% (nel 2006 erano 16.653).

Figura 237

Fatturato totale delle micro imprese di trasporto e magazzinaggio. Variazioni % rispetto allo stesso semestre dell'anno precedente. Primo semestre 2003 – primo semestre 2015.

(Rapporto 2015 sull'economia regionale, Unioncamere Emilia-Romagna, Regione Emilia-Romagna)



(Fonte: elaborazione Centro studi e monitoraggio dell'economia e statistica Unioncamere Emilia-Romagna su dati Trender)

Per quanto riguarda la forma giuridica, le ditte individuali, che sono il 78,6% della compagine imprenditoriale, sono calate di -3,7% rispetto al 2014, di più che a livello nazionale (-3,3%).

Analogamente le società di persone sono calate (-2,6%) mentre sono lievemente cresciute tutte le altre forme societarie, mentre le società di capitale sono cresciute di +3,9% (in Italia +4,6%).

Una caratteristica del settore è rappresentata dalla forte frammentazione, ovvero dalla **forte diffusione di piccole imprese**, in gran parte artigiane. A fine settembre 2015 queste erano 10.679 (di cui 9.298 individuali), cioè -3,6% rispetto allo stesso periodo del 2014, confermando il calo già in corso negli anni precedenti. L'incidenza delle imprese artigiane sul totale del settore in regione è dell'86,7% (in lieve calo), rispetto alla media generale del 32,2%.

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.

Nel 2012 e nel 2013 la Giunta regionale diede mandato alle strutture regionali di procedere alla realizzazione di un progetto di legge per la **promozione della legalità nei settori dell'autotrasporto, del facchinaggio, della movimentazione merci e dei servizi complementari**. Dopo il confronto costruttivo con gli esperti dei settori e con le Parti sociali, è stata definita una proposta di legge regionale, dal titolo "Disposizioni per la promozione della legalità e della responsabilità sociale nei settori dell'autotrasporto, del facchinaggio, della movimentazione merci e dei servizi complementari", approvata nel 2014 (L.R. n. 3 del 12/5/2014).

La finalità della legge è in particolare:

- innovare le azioni di contrasto, dando incisività all'azione di controllo, vigilanza e segnalazione agli Enti competenti;
- 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 2015 in particolare si è lavorato per la redazione di un **Testo Unico** che unifichi, semplifichi e coordini tutte le leggi regionali inerenti la legalità nel territorio regionale.

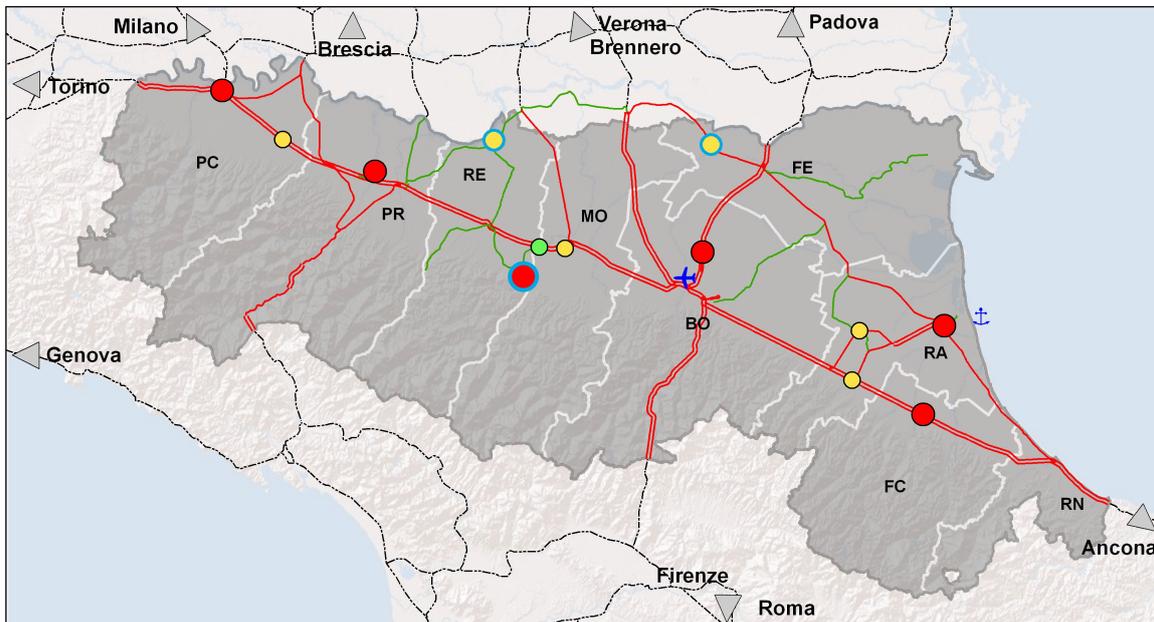
9.4 IL TRASPORTO FERROVIARIO DELLE MERCI

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 238
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 SpA⁷⁴, 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.

⁷⁴ RFI è il gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale ai sensi del D.Lgs. 188/03.

Tabella 92
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 nel 2017.

In seguito a un accordo sottoscritto fra RFI e il Consorzio Uno AP3, promotore dell'intervento, è stata formalmente autorizzata la realizzazione del fascio di binari che collegherà la stazione di Piacenza al polo logistico di Le Mose, consentendo l'allacciamento di nuovi raccordi, la dislocazione del nuovo scalo merci ferroviario e la dismissione progressiva di quello attuale, sito all'interno della stazione stessa. Anche il terminal di Piacenza Intermodale vedrà un ampliamento in grado di raddoppiare le attuali aree di movimentazione.

Agli impianti merci RFI si aggiungono quelli dell'infrastruttura ferroviaria regionale gestita da FER; il principale è lo scalo di 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 28 milioni di tonnellate all'anno**.

Le tratte Ferrara – Bologna – Ravenna, l'Interporto di Bologna e il Porto di Ravenna sono inserite nel "core network" delle Reti TEN-T all'interno del Corridoio Adriatico-Baltico e del Corridoio Mediterraneo, mentre la Verona – Bologna – Rimini è inserita nel Corridoio Scandinavo-Mediterraneo.

• **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 registrato una crescita del +1,4%⁷⁵, confermata nel 2015 da una ulteriore crescita di +2,6%⁷⁶. Rimane comunque notevole, a livello nazionale, il divario rispetto ai valori del 2007: il traffico merci ferroviario ha recuperato meno della metà del traffico perso durante la crisi negli anni scorsi. Un fattore di insicurezza per consolidare la crescita è rappresentato dal calo di prezzo del gasolio che favorisce il trasporto di merci su strada.

Per quanto riguarda le connessioni con l'Europa, nel 2015 nel traffico transalpino via Brennero e in generale il traffico merci, è stato penalizzato da numerose giornate di sciopero (in Germania) e da

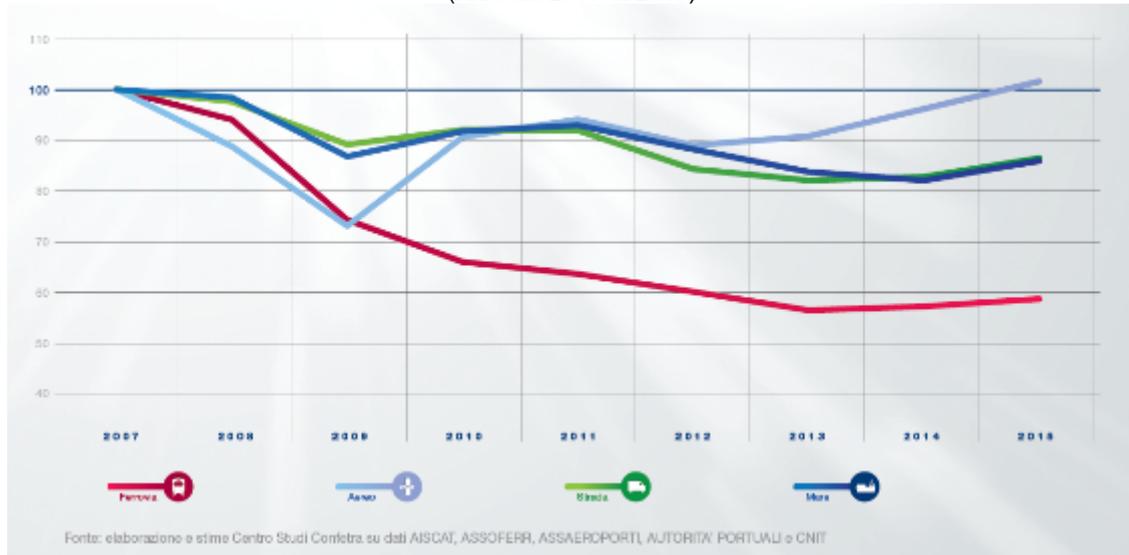
⁷⁵ Confetra, Nota congiunturale sul trasporto merci, periodo di osservazione Gennaio – Dicembre 2014

⁷⁶ Confetra, Nota congiunturale sul trasporto merci, periodo di osservazione Gennaio – Dicembre 2015

interruzioni di linea dovute a cantieri e incidenti, con conseguenze negative sul volume di traffico trasportato.

In Germania nel 2015 (dato gennaio -settembre)⁷⁷ si è avuto un calo di -2,1% delle tonnellate di merci trasportate su treno.

Figura 239
Andamento delle varie modalità di trasporto merci in Italia
(Anni dal 2007 al 2015)



Fonte: Confetra, Nota Congiunturale sul Trasporto Merci, periodo di osservazione Gennaio-Dicembre 2015. 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 i 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 10/14⁷⁸ 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 **2015** infatti, confermando una tendenza già espressa negli anni precedenti, **in Regione il trasporto merci ferroviario è ulteriormente cresciuto**. La crescita è stata mediamente omogenea, con alcune eccezioni dettate sia dalla crisi dei settori cui le tipologie di merci sono destinate, sia dalla maggiore o minore capacità di attrazione di alcune aree rispetto ad altre. Un esempio calzante è la continua crescita di Dinazzano, anche a scapito di impianti strutturalmente rilevanti come Bologna Interporto.

In sintesi, in base ai dati raccolti, **per il 2015 si ritiene che il traffico ferroviario merci nella regione Emilia-Romagna sia cresciuto dell'8,15% rispetto al 2014**, fino a raggiungere circa **18,19 milioni di tonnellate**, arrivando ad una quota finora mai raggiunta.

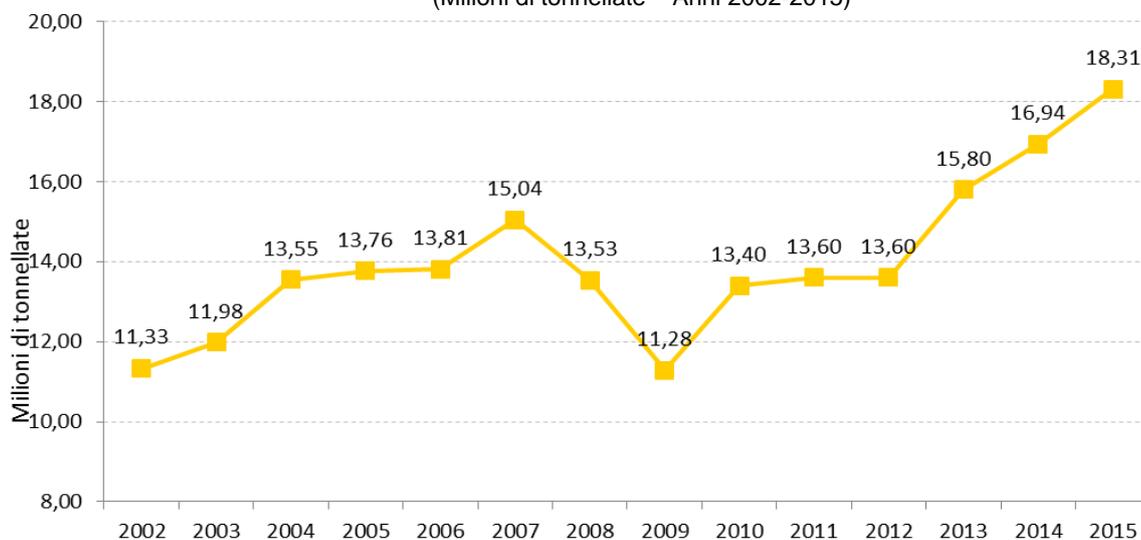
⁷⁷ Infomare, 26.04.2016

⁷⁸ 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)".

Le merci movimentate negli impianti regionali raggiungono i 19,49 milioni di t, da cui, detratto il doppio conteggio dei flussi intraregionali, è stato ottenuto il valore sopra riportato.

E' da notare come, nel 2015, per la prima volta, sia stata condotta una campagna di raccolta dati di traffico presso tutti i terminal e scali raccordati alla rete ferroviaria regionale, comprendendo anche i raccordi privati. Poiché l'80% degli impianti contattati ha fornito i dati, è da ritenersi che il dato 2015 abbia pertanto un'affidabilità molto elevata, probabilmente superiore a quella dei dati raccolti negli anni precedenti, nei quali la percentuale di dato stimato era superiore a quella del dato effettivamente rilevato. Pertanto, è possibile che la crescita rappresentata dal grafico sia stata in realtà meno repentina di quanto rappresentato, anche se è evidente che la tendenza sia quella di una costante crescita..

Figura 240
Flussi ferroviari in Emilia-Romagna
(Milioni di tonnellate – Anni 2002-2015)



Fonte: elaborazione della Regione in base ai dati forniti da gestori di scali e raccordi ferroviari regionali.

Tabella 93
Traffico ferroviario in alcuni nodi intermodali regionali, in tonnellate
(Anni 2009 - 2015)

Nodo/operatore		Tonnellate movimentate			
		2009	2013	2014	2015
BO	Interporto Bologna	1.300.000	1.549.488	1.252.488	1.206.000
RE	Terminal Rubiera/Logtainer	997.000	2.000.000	2.026.000	2.066.000
RE	Dinazzano/Dinazzano Po	1.295.554	3.162.575	3.504.327	3.544.054
PR	Interporto Parma/Cepim	850.000	3.848.200	3.000.000	3.125.000
PC	Terminal Piacenza/HUPAC	1.350.000	1.600.000	3.000.000	3.402.886
PC	Fiorenzuola/CFI	960.000	n.d.	471.400	691.200
FC	Villaselva/Lotras	n.d.	123.750	116.840	250.000
RA	Porto Ravenna	3.169.373	2.440.000	2.959.135	3.059.970
TOTALE		10.393.560	14.724.013	16.330.190	17.345.110

E' 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 ed 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 ad 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.

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.

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.

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 94
Quadro sintetico delle risorse complessivamente impegnate per la L.R. 15/09

	2010	2011	2012
Risorse primo bando	1.920.463,19	1.980.712,38	1.935.749,05
Risorse secondo bando	1.079.537,81	1.019.287,62	983.173,95
Totale risorse I e II bando	3.000.000,00	3.000.000,00	2.918.923,00

Alcuni dei servizi finanziati nel primo dei due bandi emanati non sono stati attivati o sono stati interrotti. I tre anni di contribuzione sono terminati per tutti i servizi, mentre si sta concludendo la rendicontazione dei due successivi anni, durante i quali non vengono erogati contributi. Il mantenimento dei servizi durante questo biennio, con la relativa rendicontazione, costituisce condizione per il saldo finale della parte di contributo trattenuta nel primo anno. Questo permette di monitorare l'andamento dei servizi una volta esaurito l'effetto "volano" dell'incentivo pubblico.

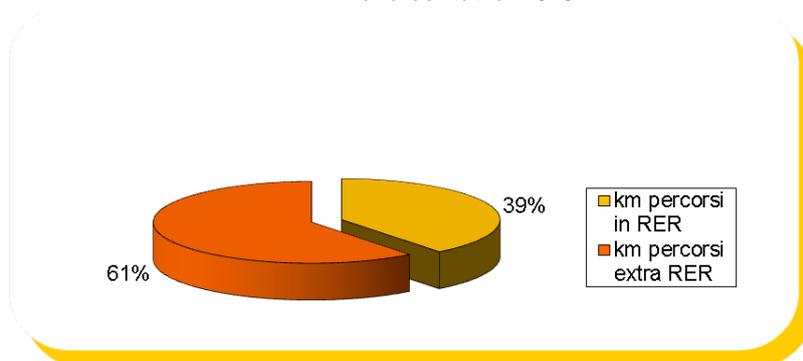
Alla fine del 2015 risultavano **attivi 20 servizi, effettuati da 11 imprese** (tutte imprese logistiche), che concentravano la propria origine/destinazione principalmente in quattro poli regionali: il porto di Ravenna (2 servizi), lo scalo di Dinazzano (8 servizi), l'interporto di Bologna (8 servizi) 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**.

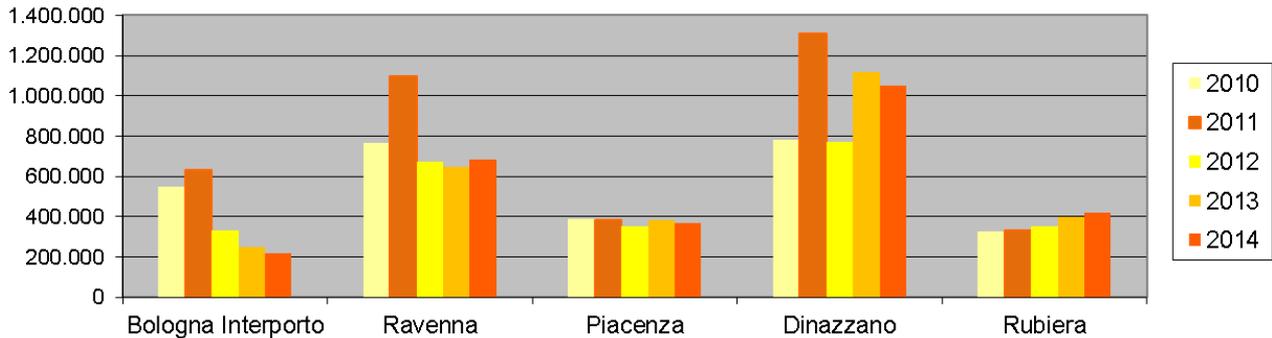
Figura 241
Chilometri percorsi entro e fuori il territorio regionale dei servizi rendicontati al 2015



Fonte: elaborazione Regione Emilia-Romagna

Figura 242

L.R. 15/09 Tonnellate aggiuntive per nodo e per annualità di contribuzione dei servizi rendicontati al 2015
(rendicontazione completata al 100% per gli anni 2010, 2011, 2012, all'85% per 2013 e 2014)



Fonte: elaborazione Regione Emilia-Romagna

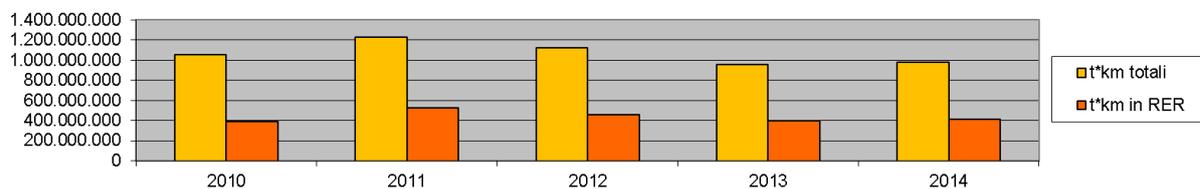
Parallelamente al mancato sviluppo di alcune relazioni sono però da registrare **incrementi notevoli del numero di convogli su altre relazioni**, come quelle su La Spezia, imputabili a incrementi dei traffici commerciali facenti capo a tale scalo portuale. Tali incrementi, molto accentuati nella seconda annualità (2011), si sono poi generalmente ridimensionati nel corso della terza (2012), per poi ritornare a salire nella quarta e quinta annualità, non coperte da contributo. L'unica eccezione è costituita dal traffico facente capo a Bologna Interporto, che continua a decrescere in modo graduale, ma costante.

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 (attualmente circa 12 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 è stato recentemente siglato un accordo quadro fra RFI e l'Impresa Lotras, concernente gli impegni reciproci per l'incremento di traffico.

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 si stanno evidenziando nel corso della rendicontazione della L.R. 10/14.

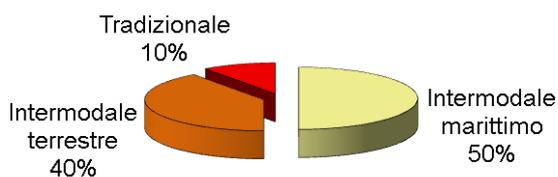
É da sottolineare che le previsioni fatte nel 2009 in merito ai risultati complessivi della L.R. 15/09 si basavano su una ripresa economica lenta ma quasi costante a partire dalla fine del 2010, mentre l'andamento è stato incerto e altalenante.

Figura 243
T*Km dei servizi attivi rendicontati al 2015
 (Rendicontazione completata al 100% per gli anni 2010, 2011, 2012, all'85% per 2013 e 2014)



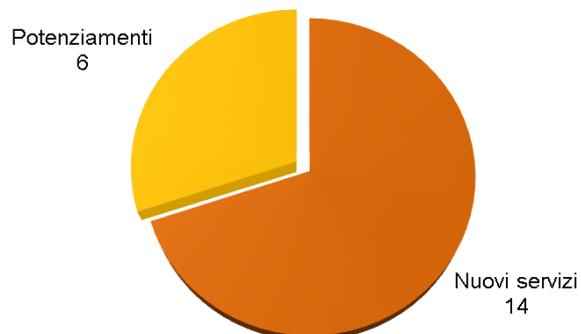
Fonte: elaborazione Regione Emilia-Romagna

Figura 244
Tipologie di traffico dei servizi rendicontati al 2015



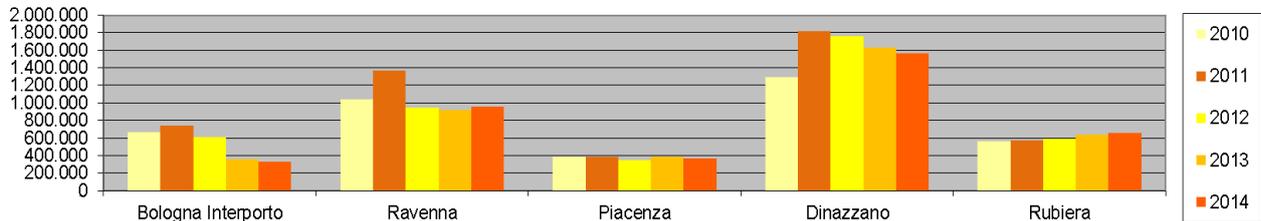
Fonte: elaborazione Regione Emilia-Romagna

Figura 245
Ripartizione tra nuovi servizi e potenziamenti di servizi. L.R.15/09 al 2015



Fonte: elaborazione Regione Emilia-Romagna

Figura 246
Tonnellate complessive per nodo e per annualità di contribuzione servizi rendicontati al 2015
 (Rendicontazione completata al 100% per gli anni 2010, 2011, 2012, all'85% per 2013 e 2014)



Fonte: elaborazione Regione Emilia-Romagna

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 la maggioranza ha terminato anche il biennio successivo.

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.

Nella quarta e quinta annualità di effettuazione (2013 e 2014), i servizi incentivati, pur in assenza di contributo, hanno trasportato, rispettivamente, 3.297.927 t e 3.050.357 t di merce.

E' evidente l'effetto "volano" che il contributo ha avuto sui servizi che ne hanno usufruito, perché le tonnellate complessivamente trasportate sono state più che doppie rispetto a quelle coperte da contributo mentre i servizi, in linea generale, proseguono anche nel biennio successivo, con livelli di traffico prossimi a quelli registrati nel triennio con contribuzione.

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 anche in seguito.

- **Sintesi bilancio ambientale LR 15/09**

A gennaio 2015 è stato redatto un bilancio ambientale dei risultati della L.R. 15/09, finalizzato al calcolo dei risultati degli incentivi.

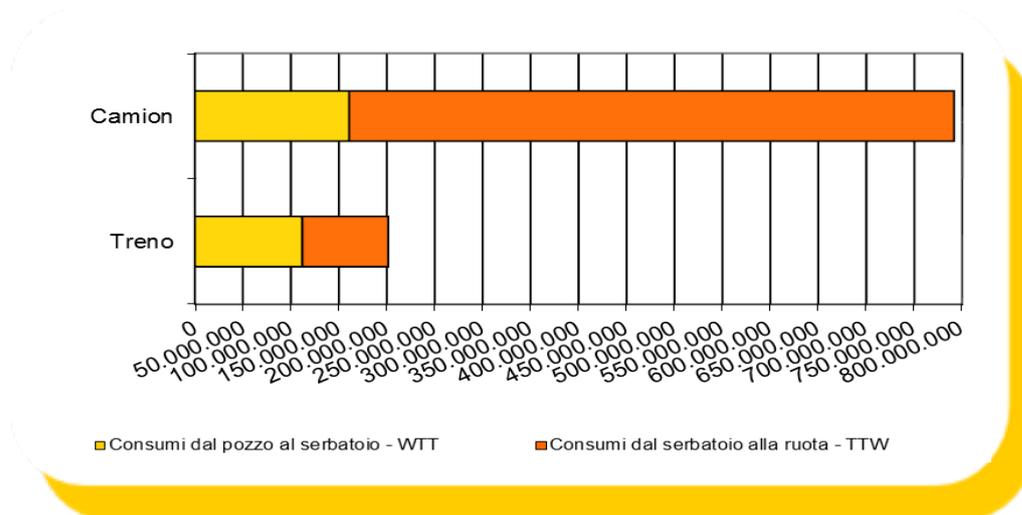
Considerando solo le tonnellate aggiuntive trasportate rispetto all'anno precedente gli incentivi, i benefici ambientali apportati dal contributo erogato secondo la LR 15/2009 sono stati calcolati come differenza tra le emissioni correlate alle tonnellate aggiuntive, come se fossero state trasportate su gomma (ipotesi senza LR15/09) e le emissioni generate dalle stesse tonnellate effettivamente trasportate su ferro (come avvenuto in realtà con il contributo della LR 15/2009). La

stima delle emissioni è stata ottenuta utilizzando il modello Ecotransit, realizzato su iniziativa delle principali società ferroviarie europee.

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

Figura 247

Stime dei consumi di energia primaria a seconda dei mezzi di trasporto utilizzati (kWh)



Fonte: elaborazione Regione Emilia-Romagna

Come si può notare, trasportare le merci su ferro ha consentito, nell’arco di tre anni, un risparmio di circa il 75% dell’energia primaria. In termini quantitativi tali risparmi di energia primaria ammontano a oltre 590 GWh, pari al consumo quasi 73.000 famiglie per ciascuno dei tre anni considerati, cioè il consumo annuale di una cittadina media di provincia.

Considerando che il costo dell’energia elettrica è pari a circa 0,163 €/kWh risulta che il risparmio totale introdotto dalla legge, in termini di bolletta energetica sarebbe superiore a 96 milioni di euro, a fronte di contributi effettivamente erogati di poco superiori a 5,785 milioni di Euro.

Complessivamente, grazie alla diversione modale, è stata inoltre evitata l’immissione in atmosfera di circa 28.000 kg di polveri sottili, mentre sono state evitate emissioni per più di 155.000 tonnellate di CO2 equivalente

Infine sono state valutate anche le esternalità, partendo dal modello proposto dalla Commissione Europea nell’ambito del Progetto Marco Polo II, il quale ha permesso di calcolare che, nei tre anni di incentivazione della LR15/09, i benefici superano i 38.700.000 Euro, a fronte di contributi erogati per poco meno di 5.800.000 Euro.

- **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, è pervenuta solamente una domanda relativa ai servizi fluviali e fluviomarittimi, in seguito giudicata non ammissibile. Tutte le risorse disponibili sono pertanto state assegnate a servizi di trasporto ferroviario, secondo le priorità stabilite dalla graduatoria formata in base ai criteri stabiliti nel bando.

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

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 95
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 ed hanno, pertanto, concluso la prima annualità entro il termine del 2015. La rendicontazione e la relativa richiesta di contributo sono, pertanto, attualmente in fase di verifica, al fine della successiva liquidazione.

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 parti⁷⁹, 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 2015, 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 elettrica⁸⁰. Il programma, oltre al sostegno alla realizzazione dei progetti in corso finanziati dalla Misura 5 e alla costante sollecitazione all'attività dei Comuni nell'ambito degli Accordi sulla qualità dell'aria, ha previsto le seguenti attività, completate nel 2011:

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

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

Negli anni infatti la Regione Emilia-Romagna, portando avanti il programma di attività sulla logistica urbana, ha acquisito la consapevolezza delle criticità gestionali di questo ambito. Tuttavia le esperienze sviluppate dai singoli Comuni, rivolgendo lo sguardo essenzialmente all'ambito

⁷⁹ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 9.6.2 "Investimenti per la logistica urbana".

⁸⁰ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 12.4 "La mobilità elettrica in Emilia-Romagna".

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 2015 si è avviato lo studio sull'eventuale armonizzazione della modulistica per l'accesso dei veicoli merci alla ZTL delle principali città della Regione.

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 96
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 stanziare per la progettazione degli interventi di logistica urbana sono state complessivamente di **1.496.211,8 euro**, di cui 601.264 euro derivano da fondi europei, 639.459,84 euro sono fondi regionali della L.R. 30/98 e hanno coperto fino all'80% dei costi di progettazione, mentre la restante quota è stanziata dagli Enti locali. **Le risorse erogate per la realizzazione dei progetti sono regionali** e possono coprire fino al 50% del costo complessivo.

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

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 97
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 su 200.000,00	100.000,00 su 200.000,00	38.730,00
RAVENNA	150.400,00 + 96.000,00 su 120.000,00	50.000,00 su 100.000,00	296.400,00 su 370.400,00	296.400,00
FAENZA	103.000,00 su 150.000,00	30.026,00 su 72.047,00	133.026,00 su 222.047,00	133.006,41
RIMINI	54.344,38 su 77.640,00	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 **5.185.328,41 euro**.

Tabella 98
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	175.752,00
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	1.981.654,28	1.913.103,72

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