

Capitolo 9

La logistica, il trasporto merci e il porto di Ravenna

9 Monitoraggio del settore

9.1 IL TRASPORTO DELLE MERCI

9.1.1 Condizioni dell'economia nazionale e regionale

Nel 2024 l'economia italiana ha registrato una crescita dello 0,7%.

La crescita è stata principalmente stimolata dalla domanda nazionale al netto delle scorte, con un contributo di pari entità di consumi e investimenti. La domanda estera netta ha fornito un apporto lievemente positivo, mentre è stato negativo quello della variazione delle scorte. Dal lato dell'offerta di beni e servizi, il valore aggiunto ha segnato crescita nelle costruzioni e in molti comparti del terziario, mentre ha subito contrazioni in agricoltura e nel complesso delle attività estrattive, manifatturiere e nelle altre attività industriali.

Vi è stato un rallentamento dell'attività economica nella seconda metà dell'anno dovuta alla stasi dei consumi, alla flessione degli investimenti industriali a seguito dell'incertezza e della caduta della produzione, al contenimento degli incentivi al settore delle costruzioni e dalle esigenze di riequilibrio del bilancio pubblico.

Il contesto presenta una crescente incertezza dell'evoluzione economica globale, con il sostegno dell'attuazione del PNRR e di una limitata accelerazione dei consumi, sostenuta dal calo dell'inflazione e da un lento recupero dei salari.

Nonostante la ripresa del commercio mondiale, la debolezza del ciclo economico in Europa, in particolare in Germania, ha condotto a una stagnazione delle esportazioni di beni e servizi nel 2024 (-0,2 %). La crescita del commercio mondiale e il miglioramento del ciclo economico in Europa dovrebbero favorire una ripresa delle esportazioni nel 2025 (+1,6 %). Una previsione assai esposta alle fluttuazioni dovute all'applicazione di dazi doganali da parte della amministrazione statunitense.

Secondo il Rapporto sull'economia regionale 2024 realizzato da Unioncamere e Regione Emilia-Romagna, l'economia dell'Emilia-Romagna ha risentito degli effetti dell'instabilità del contesto internazionale. L'Emilia-Romagna, pur non distaccandosi significativamente dalla tendenza nazionale, si conferma tra le regioni locomotiva del Paese. I dati relativi al 2024 e le previsioni 2025 segnalano la difficoltà dell'agricoltura, alle cui croniche criticità si aggiunge l'effetto devastante delle alluvioni. Fatica l'industria, non sostenuta come in passato dall'export e dagli investimenti; reggono ancora le costruzioni, ma si prospetta un 2025 in picchiata sulla spinta dell'esaurirsi degli incentivi. I numeri più confortanti vanno cercati nel settore dei servizi e in quelli dell'occupazione che, nonostante tutto, continua a crescere.

Le previsioni per l'Emilia-Romagna e relative al biennio 2026-2027 preannunciano una fase con tassi di crescita che stenteranno a distaccarsi dall'uno per cento. Ancora una volta meglio del resto del Paese, tuttavia incrementi modesti per alimentare la speranza di una ripresa apprezzabile.

L'effetto congiunto di queste dinamiche influisce sui numeri delle imprese dell'Emilia-Romagna. Secondo i dati dell'Osservatorio delle Camere di commercio dell'Emilia-Romagna al 30 settembre 2024 le imprese attive in Emilia-Romagna erano 390.700, 4mila in meno rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Nell'ultimo decennio la riduzione delle imprese è stata di 25mila unità. La contestuale crescita dell'occupazione testimonia la presenza di un processo di concentrazione e rafforzamento della struttura imprenditoriale regionale. Tuttavia, alla contrazione del numero delle aziende contribuisce anche una minor dinamica delle iscrizioni.

Nell'ultimo anno si contano 843 imprese femminili in meno, le giovanili perdono 52 unità, le aziende

straniere crescono di 482. Le società femminili incidono sul totale delle imprese per una quota del 21%, le giovanili rappresentano il 7%, le straniere salgono al 14%.

La tendenza alla riduzione dell'attività industriale emiliano-romagnola, avviatasi nel secondo trimestre 2023, si è decisamente accentuata nel corso del 2024. Nel 2024 la produzione industriale regionale ha subito una flessione del 3,3% rispetto l'anno precedente, ed ha riguardato tutti i settori e tutte le classi dimensionali, l'unico comparto che non presenta variazione di segno negativo è quello dell'industria alimentare (+1,5%).

9.1.2 Il commercio estero dell'Emilia-Romagna

Nei primi nove mesi del 2024 le esportazioni dell'Emilia-Romagna sono diminuite dell'1%, con un andamento estremamente differenziato dal punto di vista settoriale.

È cresciuto l'agroalimentare (+7,9% per l'agricoltura, +2,2% per l'alimentare), i mezzi di trasporto (+7,8%), ha tenuto il comparto della chimica. La filiera della moda ha contenuto la flessione (-1,9%), la ceramica ha perso oltre il 5%, legno e mobili hanno accusato una forte contrazione pari al -7,4%. La metalmeccanica, che senza considerare i mezzi di trasporto vale quasi il 40% dell'intero export regionale, ha presentato significative minor entrate dal commercio con l'estero: la lavorazione e produzione dei metalli ha perso più del 6%, l'export di prodotti elettrici ed elettronici ha segnato -5,6%, la meccanica si è fermata a -5,9%. La metalmeccanica sul mercato tedesco ha perso 267milioni, l'8,5%, la vendita di autoveicoli verso la Germania è cresciuta del 10,4%, mentre la componentistica per auto (carrozzeria, parti e accessori per auto e loro motori) ha perso il 17,4%.

Gli Stati Uniti, in crescita di quasi il 5%, sono il primo mercato di riferimento per l'export emiliano romagnolo. La Germania ha registrato un calo del 3,4%, la Francia ha perso il 4,8%. In calo anche la Cina, -5,5%, mentre è cresciuto del 14,8% il mercato giapponese (crescita attribuibile esclusivamente all'aumento delle vendite di tabacco, prodotto che vale quasi la metà dell'export regionale verso il Giappone).

9.2 IL PORTO DI RAVENNA

9.2.1 Porto di Ravenna

Il Porto di Ravenna, che penetra all'interno della città sviluppandosi per oltre 11 km di lunghezza da Porto Corsini fino alla Darsena di città, si è trasformato nel tempo **da porto industriale a porto prevalentemente commerciale**, distinguendosi peraltro nello sviluppo della cantieristica navale e nel trasporto delle rinfuse solide, che costituiscono circa il 66% del traffico portuale. È un porto canale con 22 terminal privati, 14 km di banchine operative e fondali attualmente da -10,50 m. che, nella zona fino a largo Trattaroli, arrivano già a -11,50 m. Per quanto riguarda le dotazioni infrastrutturali del porto, la capacità complessiva dei magazzini è di 602.258 mq, per i piazzali è di 1.323.922 mq e relativamente a serbatoi/silos è di oltre 1.256.298 mc. *(fonte Autorità di Sistema Portuale)*.

Il Porto di Ravenna è uno scalo consolidato, gestito attualmente ai sensi del D.Lgs. n. 169/2016 dall'**Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico Centro-settentrionale**, ed è sede di numerose imprese di servizi al porto e alla navigazione, tra le quali imprese terminaliste portuali private (ad esempio Setramar), una delle quali a partecipazione pubblica (SAPIR).

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

Nell'area prettamente portuale sono presenti, 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 del porto 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** ed è parte sia del corridoio 1 Baltico-Adriatico che del corridoio 3 Mediterraneo; per questo è stato inserito tra i *core Port* della rete TEN-T di cui al Regolamento Europeo n. 1315/2013 del 11/12/2013. Il porto concorre inoltre ai progetti del Corridoio Adriatico e delle Autostrade del Mare.

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

In particolare, il Porto di Ravenna è **connesso alla rete ferroviaria nazionale e internazionale** sia attraverso la linea Ravenna-Castel Bolognese-Bologna, sia tramite gli itinerari alternativi che si innestano sulla Ravenna-Ferrara, parte della rete ferroviaria 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 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.

9.2.2 Interventi infrastrutturali per il Porto di Ravenna

Per migliorare l'efficienza e la capacità competitiva del Porto, sono in corso di attivazione o di pianificazione interventi volti a metterlo ancora più efficacemente in rete e a dotarlo di interconnessioni trasportistiche adeguate. In particolare, tra le opere ferroviarie si segnala il **bypass di Ferrara** (ancora in fase di realizzazione). Le opere infrastrutturali stradali e ferroviarie attivate e programmate dalla Regione sono anche finalizzate alla limitazione degli impatti che questo sviluppo di traffici può comportare. Il nuovo scalo merci già attivato e la realizzazione del nuovo terminal containers porteranno un forte incremento di treni merci, che vedrà il potenziamento delle linee ferroviarie in destra e in sinistra del canale Candiano. Per lo snellimento dei flussi è stata prevista la soppressione delle interferenze tra la strada e la ferrovia nella zona urbana, in accordo con il Comune di Ravenna e RFI SpA.

Figura 142



Il **Piano Regolatore Portuale (PRP)** vigente (approvato nel 1989 con variante del 2001, l'ultima variante generale del marzo 2010, a cui è seguito l'Adeguamento Tecnico Funzionale del 2023) individua, in stretta correlazione con quanto previsto nella pianificazione urbanistica comunale, la necessità di una serie di **adeguamenti** funzionali, logistici e infrastrutturali, in parte realizzati o in corso di attuazione, e in parte progettati, nonché alcuni **interventi strategici** per lo sviluppo del Porto.

Lo **stato di attuazione del PRP** relativamente agli adeguamenti funzionali è il seguente: sono stati raggiunti fondali a -10,50 sino a S. Vitale e a -11,50 fino a largo Trattaroli, sono state realizzate nuove banchine, progettate le opere a mare a Porto Corsini e il Piano Particolareggiato di Porto Corsini, sono in fase di conclusione i lavori per l'escavo del Canale Piombone e il risanamento della Pialassa Piombone (intervento questo finanziato con risorse della LR 9/1995 e ammontanti a ca. 3,8ML) e altri interventi accessori e sono in corso di realizzazione le opere del Porto Turistico di Marinara.

Nel **2024** è stato poi avviato un **processo di revisione** con l'adozione del **Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS)** da parte dell'Autorità di Sistema Portuale. Il DPSS definisce gli obiettivi di sviluppo per i prossimi dieci anni. È stato inviato a Comune e Regione per i pareri e poi al Ministero per l'approvazione definitiva.

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

fondali, la previsione nuovi profili terminal container in Penisola Trattaroli, l'ampliamento del perimetro del PRP e aree per intermodalità da DX Canale come da PSC, la ridefinizione perimetro PRP in Darsena di città corrispondente ad aree demaniali e l'individuazione del distretto nautico da diporto.

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

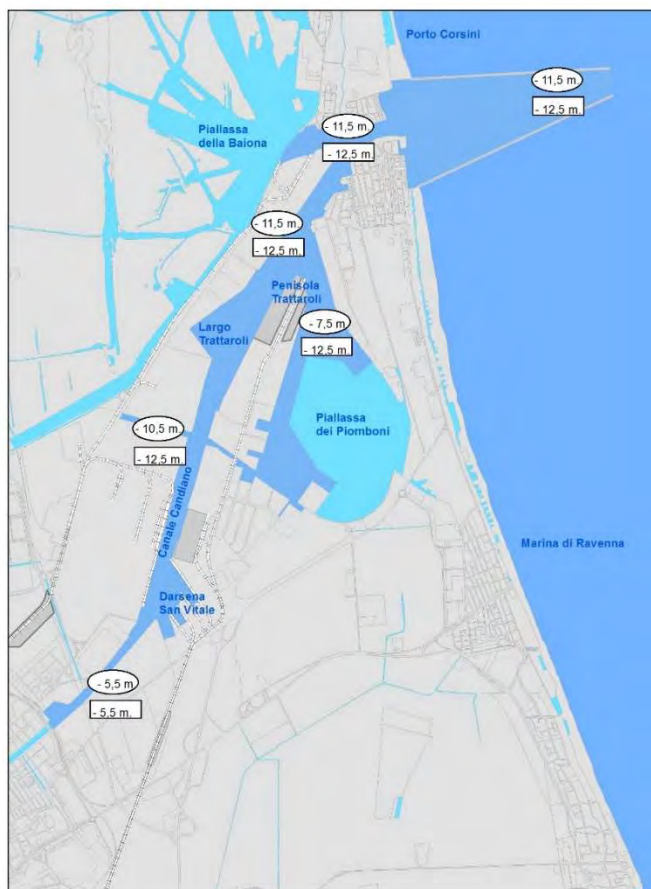
- HUB PORTUALE DI RAVENNA - Fase I – 1° e 2° stralcio Approfondimento canali Candiano e Baiona, adeguamento banchine operative esistenti, nuovo terminal in penisola Trattaroli e riutilizzo del materiale estratto in attuazione del P.R.P. vigente 2007.

Il progetto di potenziamento dell'hub portuale di Ravenna, i cui lavori sono stati aggiudicati nel 2020 e partiti nel 2022, prevede un intervento di I fase con l'approfondimento della canaletta di avvicinamento al porto, di lunghezza 5,1 km, a -13.50 m, l'approfondimento generalizzato dei fondali del canale Baiona e del canale Candiano fino alla darsena San Vitale a -12.50 m, l'adeguamento delle banchine esistenti alle profondità dei fondali previste al completamento definitivo dell'opera, la realizzazione ed adeguamento delle banchine funzionali alla costruzione del nuovo Terminal Container nonché la realizzazione del nuovo Terminal Container da parte dei privati. L'obiettivo è quello di realizzare, in sei anni, le condizioni strutturali per movimentare 500.000 container, con l'accesso di imbarcazioni più grandi, aumentando anche la capacità del porto. Il costo dell'opera è di 235 mln € per la I fase, ed il lavoro ha ottenuto un contributo dall'Unione Europea di 37 milioni di euro, quale investimento strategico per la rete logistica europea.

Tali fondi si vanno ad aggiungere ai 60 milioni già stanziati dal CIPE (Delibera CIPE 98/2012), ai 120 derivanti da un mutuo della Banca Europea degli Investimenti ed a risorse proprie dell'Autorità di Sistema Portuale, che ne garantiscono la copertura finanziaria e attiveranno ulteriori investimenti privati per circa 200 mln €. I lavori sono partiti nel 2022 (a marzo il dragaggio canaletta esterna e a giugno i primi 7 cantieri di banchine su 14), con termine previsto il 28/07/2028. Nell'anno 2024 si è raggiunto un avanzamento di circa l'80% dell'appalto, completando ulteriori 6 banchine, oltre alle n. 2 già completate entro il 2023, e il dragaggio di una prima parte del canale portuale. Allo stato attuale si è raggiunta la quota -13.50 nella canaletta di accesso al porto e almeno -12.50 dalle dighe foranee a Largo Trattaroli.

- HUB PORTUALE DI RAVENNA - Fase II – 3° stralcio Approfondimento canali Candiano e Baiona a -14,50.

Figura 143
I fondali attuali e previsti nel Porto di Ravenna
Fonte: Autorità Portuale di Ravenna



Per quello che riguarda l'intervento di II fase 3° stralcio, questa prevede l'approfondimento a -14.50 m del canale Candiano fino a Largo Trattaroli nonché del canale Baiona, l'approfondimento a -13.00 m del canale Candiano fino alla darsena San Vitale, l'ulteriore approfondimento a -15.00 m nella zona della curva del canale Candiano e l'approfondimento a -15.50 m del canale marino ed avamposto. L'appalto integrato è stato affidato nel corso del 2023 e i lavori sono terminati nella zona dell'avamposto, sono in corso nella zona della canaletta esterna e sono di prossima consegna nella zona della darsena crociere. Il costo di questo intervento è stato stimato in 300 mln € e per tale intervento sono stati assegnati dal MIT 85 mln € con il decreto di riparto delle risorse per il settore portuale del 2020.

■ HUB PORTUALE DI RAVENNA - Fase II – 4° stralcio Realizzazione impianto gestione sedimenti

È poi previsto l'intervento di II fase 4° stralcio che riguarda la realizzazione di un impianto di trattamento dei sedimenti che consentirà di completare l'escavo dei fondali fino a -14,5 m e di garantire la successiva manutenzione. Tale intervento del costo di 130 mln € è stato finanziato con le risorse del PNRR e l'appalto integrato è stato aggiudicato a dicembre 2022 e il contratto stipulato a maggio 2023. Dopo la fase di progettazione esecutiva e autorizzativa, i lavori sono stati consegnati a dicembre 2024 e l'ultimazione è prevista entro il marzo 2026.

- Nel 2009 e nel 2013, fra Comune di Ravenna, Regione Emilia-Romagna, Rete Ferroviaria Italiana, FS Sistemi Urbani e Autorità Portuale di Ravenna, sono stati sottoscritti due Protocolli d'intesa per il riassetto urbanistico della Stazione e del suo intorno, con cui, tra le altre cose, si sottolinea la necessità di superare l'interferenza tra viabilità urbana e accesso ferroviario al porto. Conseguente, rispettivamente nel 2015 e nel 2017, tra Regione Emilia-Romagna, Comune di Ravenna, Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico centro-settentrionale e RFI S.p.A. sono stati sottoscritti un Protocollo Attuativo e un Accordo Operativo, per la realizzazione degli interventi migliorativi dell'accessibilità ferroviaria del porto, aventi lo scopo di risolvere alcune criticità cittadine di interferenza tra la viabilità e le dorsali merci del porto.

- È stato inoltre sottoscritto un Protocollo d'intesa per lo sviluppo del nodo ferroviario di Ravenna e l'ottimizzazione del trasporto merci, che ha l'intento di sviluppare soluzioni progettuali per lo sviluppo del nodo di Ravenna per consentire l'utilizzo di entrambi gli scali e le Dorsali per lo smistamento di tutto il traffico ferroviario merci attualmente effettuato nello scalo di stazione, attraverso interventi sulla Dorsale Sinistra Candiano, sulla Dorsale Destra Candiano e interventi per la realizzazione del nuovo collegamento stradale tra sponda destra e sponda sinistra Candiano mediante nuova infrastruttura. Si riporta di seguito lo stato di avanzamento di tali interventi.

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

1. Fase 1 (3,1 mln €) con il ripristino della stazione Scalo Candiano, l'attrezzaggio del suo fabbricato di servizio e la riattivazione della bretella di accesso Lato nord per arrivi/partenze diretti da/a Ferrara, Castel Bolognese e Faenza;
2. Fase 2 (18 mln €), che prevede la centralizzazione tecnologica ed elettrificazione di tutti i binari esistenti, la realizzazione di 7 nuovi binari arrivo/partenza di cui almeno due lunghi 750 m (per un totale di 12 binari complessivi con funzioni di arrivo/partenza e presa/consegna) per la realizzazione di tronchi di sosta per i locomotori elettrici.

La prima fase del progetto è conclusa ed ha avuto l'attivazione commerciale a fine 2021, mentre per la seconda si è conclusa la Progettazione Definitiva e la Conferenza dei Servizi istruttoria per l'analisi del progetto. RFI ha inviato al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza

Energetica (MASE) la Relazione Ambientale Preliminare ai sensi dell'art.6 comma 9 D.Lgs. 152/06. per la verifica di Assoggettabilità a VIA del progetto, ed è stato espresso parere favorevole dalla Commissione valutativa della Regione Emilia-Romagna (marzo 2025), e dalla Commissione Tecnica di VIA Ministeriale (aprile 2025). A giugno 2025 è stata convocata la Conferenza dei Servizi (CdS) Decisoria a seguito dell'aggiornamento del progetto definitivo da parte di RFI per la scalo merci e che recepisce le determinazioni della CdS istruttoria. A settembre 2025, con DGR 1399 del 01/09/2025, è stata approvata l'Intesa Stato-Regione, ai sensi del DPR 383/1994, per l'approvazione del "Progetto Definitivo degli interventi propedeutici alla riattivazione del collegamento ferroviario "scalo merci pericolose" sulla dorsale sinistra Candiano alle linee Castel Bolognese-Ravenna, Faenza-Ravenna e Ferrara-Ravenna", con effetto di variante urbanistica al PSC e RUE del comune di Ravenna. È in fase di chiusura la CdS Decisoria, e sono attualmente in corso le attività per l'adeguamento del progetto alle prescrizioni e la successiva validazione da parte di RFI per l'espletamento della gara per l'Affidamento della progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori. Attualmente il costo complessivo di realizzazione dell'intervento ammonta a 83 mln €.

Nella stazione merci Destra Candiano si prevede la centralizzazione ed elettrificazione dei 6 binari esistenti e la realizzazione di altri 2, di cui almeno due di 750 m, oltre all'elettrificazione della tratta di collegamento con l'attuale stazione di Ravenna e la realizzazione di un fabbricato per lo svolgimento di tutti i servizi di manovra. Attualmente è in fase di predisposizione il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE) per l'avvio della Conferenza dei Servizi, il costo stimato dell'intervento ammonta a 163 mln € a carico di RFI.

Per il potenziamento dei due scali, considerando le tariffe 2025, RFI prevede costi stimati pari a 246 milioni di euro (83 per Sinistra Candiano e 163 per Destra Candiano), con conseguente necessità di aggiornamento nell'ambito dei finanziamenti previsti dal Contratto di Programma di MIT-RFI.

- Il rifacimento del Ponte di Teodorico (demolizione e nuova costruzione) completato nel 2020 ed aperto al traffico a marzo 2021, consente il transito dei carichi alti quattro metri allo spigolo, la cosiddetta "autostrada viaggiante" e i container High Cube. Il nuovo ponte stradale ha un'unica campata di 56 metri di ampiezza e un impalcato lungo 58 metri e largo 19. Con l'occasione è stata migliorata anche la viabilità comunale, grazie a un percorso pedonale su un lato del nuovo ponte e uno ciclabile sull'altro.

L'Accordo Operativo per il potenziamento ferroviario del Porto di Ravenna prevede anche 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 (lunghezza 1,2 km):* il quale prevede anche cofinanziamento da parte di AdSP (compresi di Fondi UE Access2NAPA) e dei privati interessati. Attualmente è stato completato il progetto definitivo da parte di RFI, ed è in corso progettazione esecutiva da parte di AdSP.
- *Realizzazione del sottopassaggio sostitutivo di passaggio a livello di Via Canale Molinetto:* Il costo è stato stimato in circa 15 mln €. Il progetto e la realizzazione sono a carico di RFI. L'intervento è cofinanziato da RFI ed AdSP MACS rispettivamente per 10 milioni di euro e 5 milioni di euro. Nell'ambito della CdS decisoria per l'approvazione del Progetto Definitivo dell'opera sostitutiva al PL di Via Canale Molinetto, il Comune di Ravenna ha richiesto la valutazione di alcune diverse soluzioni progettuali.

È stata anche completata l'infrastrutturazione in banda ultra-larga dell'ambito portuale di Ravenna, con il cablaggio in fibra ottica a beneficio di tutti gli operatori, come previsto dal Piano nazionale di

Agenda Digitale e dal Piano Nazionale della Portualità e della Logistica. La realizzazione dell'opera mette il Porto di Ravenna ai primi posti in Italia per sviluppo di linee a Banda Ultra Larga, consentendo di ottimizzare le risorse infrastrutturali già presenti sul territorio e di migliorare e potenziare la qualità dei servizi telematici a disposizione di coloro che operano in ambito portuale. Questo intervento ha reso possibile l'implementazione ulteriore di nuovi sistemi per la digitalizzazione delle procedure legate alla movimentazione delle merci. A tal proposito è stata finanziata la Piattaforma telematica Port Community System (PCS) con 1 milione di euro da parte del MIT, la quale consentirà lo scambio documentale sicuro tra operatori pubblici e privati, migliorando l'efficienza logistica tra i vari nodi logistici presenti in regione.

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

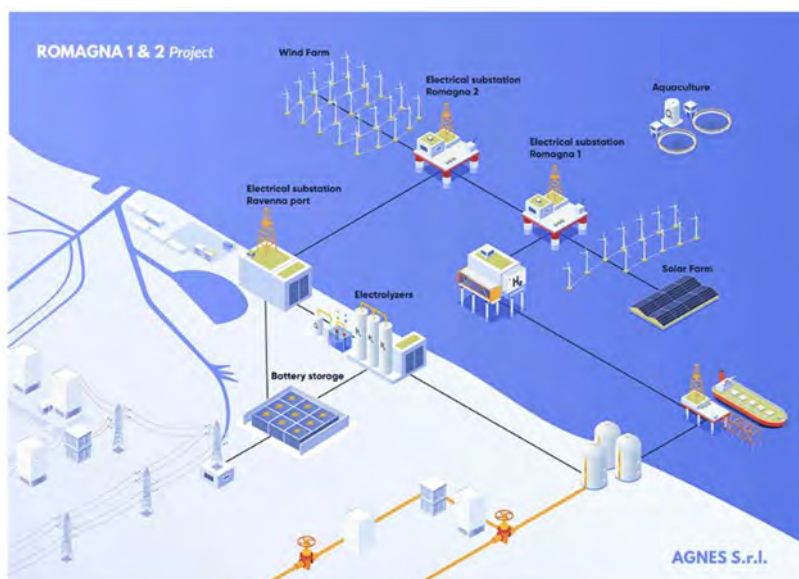
È stata avviata la procedura di sdoganamento in mare per merci in container e, recentemente, per tutte le altre tipologie di merci, con una significativa riduzione dei tempi di entrata/uscita delle merci dal porto e correlato innalzamento del livello di servizio.

Con il DPR n. 235 del 29 dicembre del 2021 è stata data attuazione all'art. 20 del DL 169/2016, istituendo lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli (SUDOCO) favorendo l'unificazione di tutti i controlli connessi all'entrata e uscita delle merci nel o dal territorio nazionale, al fine di favorire un ulteriore recupero della competitività dei nodi della rete logistica nazionale (porti, aeroporti, interporti, retroporti).

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

Per promuovere la sostenibilità ambientale del porto e delle relative attività produttive ad esso connesse, è in corso di sviluppo il **Progetto Agnes Romagna 1&2**, il quale comprende la realizzazione di: due impianti eolici offshore costituiti, rispettivamente da 25 e 50 aerogeneratori, per una capacità complessiva pari a 600 MWp, un impianto fotovoltaico offshore per una capacità complessiva di 100 MWp, un sistema di stoccaggio di elettricità onshore con batterie agli ioni di litio di capacità 50 MWp ed un impianto di elettrolizzazione onshore per la produzione di

Figura 144
Progetto AGNES Romagna 1&2



idrogeno di capacità 60 MWe, inclusi sistemi di compressione e stoccaggio. Attualmente tale progetto ha ottenuto il Decreto di Compatibilità Ambientale (ai sensi del D.lgs 152/2006), potendo così proseguire l'iter procedurale per l'ottenimento dell'Autorizzazione Unica ai sensi del D.lgs 387/2003.

■ **Trasporto passeggeri del Porto di Ravenna**

Per quanto riguarda il **trasporto passeggeri**, oltre alla ormai consolidata attività del Terminal Traghetti, attualmente amministrato da T. & C. – Traghetti e Crociere, l'Autorità Portuale di Ravenna a fine 2021, ha assegnato la gestione del **Terminal Crociere** del Porto di Ravenna, al nuovo concessionario Ravenna Civitas Cruise Port Srl, joint venture tra RCL Cruises Ltd, Società di Royal Caribbean Group, e VSL Ravenna Srl; la concessione, attribuita a seguito della procedura ad evidenza pubblica attivata a seguito di una proposta di PPP presentata ha una durata di 35 anni, dal 2022 al 2057, dal valore complessivo stimato in 221M€, per il servizio di assistenza passeggeri e di Stazione Marittima nel porto di Ravenna, ivi comprese le aree e i beni strumentali e/o accessori, nonché delle aree per la realizzazione e gestione della nuova Stazione Marittima e degli altri beni strumentali e/o complementari alla prestazione del suddetto servizio.

L'investimento calcolato è di 25,7M€ (19,7M€ del concessionario, 6M€ a carico di AdSP) e, dal punto di vista del traffico crocieristico, sono previsti 300mila passeggeri a pieno regime, con il terminal scelto come home port (quindi con l'arrivo dei turisti già nella giornata precedente alla partenza) e il coinvolgimento degli aeroporti regionali. Per questo intervento il 24 ottobre 2024, si è svolta la cerimonia di posa della prima pietra organizzata da Ravenna Civitas Cruise Port (RCCP) per l'inizio ufficiale della costruzione del nuovo terminal crociere.

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

Contemporaneamente stanno proseguendo altri due progetti: il **Parco delle dune** (6,2M€) e una **stazione di cold ironing** a Porto Corsini a servizio del Terminal Crociere per favorire la sostenibilità ambientale e quindi diminuire drasticamente l'inquinamento (del costo di 35M€ a valere sulle risorse complementari del PNRR previste dal DL n. 59/2021, convertito con modificazioni dalla legge 1° luglio 2021, n.101 e assegnate all'AdSP con DM 330/2021 e i cui lavori sono stati consegnati a fine 2024 con termine previsto a marzo 2026), a conferma del fatto che, nel settore crocieristico, sta consolidandosi da parte di tutte le compagnie una maggiore ed attenta valutazione degli aspetti di sostenibilità legati non solo al combustibile utilizzato (GNL), ma anche alla possibilità di allaccio elettrico all'interno dei porti. Proprio in questa direzione va anche lo sviluppo di una piattaforma per l'autoproduzione di energia in porto da fonte solare (impianto fotovoltaico) del valore di ca. 42ML€ (finanziato in parte con fondi PNRR messi a disposizione dal MASE per € 10ML, con fondi di Bilancio dell'Ente per € 8,8ML e, per la restante parte, a carico del privato proponente), da realizzarsi all'interno dell'area industriale dismessa, denominata "Ex- Sarom", ed è in corso la predisposizione della documentazione propedeutica alla gara per l'appalto delle opere.

Per quanto riguarda il traffico passeggeri si riporta la serie storica dal 2011 al 2024:

Tabella 76

anno	Numero totale	di cui crocieristi
2011	163.829	156.359
2012	106.498	100.379
2013	101.819	97.025
2014	62.028	43.887
2015	43.152	39.982
2016	48.002	45.904
2017	51.584	50.133
2018	19.320	18.068
2019	17.536	16.674
2020	408	0
2021	1.946	1559
2022	193.497	193.120
2023	331.338	330.952
2024	272.598	272.219

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

Come si può notare dopo il blocco totale del traffico crocieristico avvenuto nel 2020 a seguito della pandemia da COVID-19, la stagione crocieristica della nuova gestione sta comunque vivendo un buon momento. Nel 2024 si sono registrati 86 scali di navi da crociera, per un totale di 272.219 passeggeri (di cui 222.353 in home port)”, con un calo del 17,7% rispetto al 2023. In questo caso il calo era preventivato rispetto all’anno record del 2023 a seguito della minore capacità di accoglienza del terminal causata dal cantiere per la costruzione della nuova stazione marittima, che si concluderà nel 2026.

Anche il servizio di traghetti ha avuto un leggero calo nel 2024 rispetto al 2023, con una riduzione del 1,8%.

Figura 145
Il nuovo terminal passeggeri nel Porto di Ravenna



Fonte: Autorità Portuale di Ravenna.

Il **Terminal Traghetti** del Porto di Ravenna occupa un'area di 125.000 mq. e dispone di due ormeggi per navi traghetto con un fondale di 11,5 metri. Il Terminal, attualmente, è amministrato da T&C – Traghetti e Crociere s.r.l. (società interamente partecipata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro-Settentrionale). Dispone di una banchina di 473 mt. e di due piazzali di sosta rispettivamente di 50.000 e 52.546 mq. con 350 stalli per la sosta dei mezzi in attesa di imbarco o di ritiro. La stazione marittima è dotata di servizi igienici, di docce per gli autotrasportatori e macchine erogatrici per snack e bevande su una superficie totale di circa 450 mq dei quali 390 adibiti a sala d'attesa ed i restanti occupati da biglietterie ed uffici del Terminal. Al Terminal fanno capo attualmente tutti traghetti gestiti dalla Grimaldi Lines, leader in Adriatico sulle rotte delle Autostrade del Mare nazionale, sulle seguenti linee: Ravenna-Bari-Brindisi-Catania, Ravenna-Catania-Malta, e Ravenna-Brindisi-Igoumenitsa tutti con 3 partenze settimanali ciascuna.

9.2.3 Contesto competitivo del trasporto marittimo delle merci

Il contesto economico e geopolitico è in questi ultimi anni in profonda evoluzione, questo ha portato l'area del Mediterraneo ad avere una rinnovata centralità per affrontare le sfide della guerra Russia-Ucraina che ha innescato la crisi energetica in Europa, e della pandemia da COVID-19 che ha invece accelerato la tendenza ad accorciare la catena degli approvvigionamenti, nonché la crisi del Mar Rosso che ha portato ad un forte aumento dei costi del trasporto marittimo e l'allungamento dei tempi di consegna.

L'80% delle merci in termini di valore e il 90% in volume viene mossa via mare; merci, materie prime e risorse energetiche arrivano dunque nei mercati di sbocco finale solo dopo essere state caricate in navi quali Porta Container, Ro-Ro, Petroliere e altro.

Il trasporto su gomma e ferroviario, invece, opera per lo più nelle brevi tratte, solitamente a seguito di trasbordo dai porti, mentre il trasporto aereo movimentava prevalentemente merci ad alto valore aggiunto. I trasporti marittimi e la logistica valgono circa il 12% del PIL globale, per un valore di oltre 14mila miliardi di dollari.

Il commercio via mare globale è aumentato del 2% nel 2024 raggiungendo 12,53 miliardi di tonnellate, in rallentamento rispetto al 2023 dove era cresciuto del 2,4%, e si prevede una crescita del 0,2% nel 2025 e del 1,5% nel 2026.¹⁵ Tale rallentamento della crescita può essere attribuito alla combinazione delle tensioni geopolitiche, dei conflitti in atto, in particolare nel Mar Rosso, nel Mar Mediterraneo orientale e Mar Nero, e dell'applicazione di nuovi dazi che hanno minacciato e messo sotto pressione le principali rotte marittime delle catene di approvvigionamento di materie prime, risorse energetiche e forniture alimentari. La limitata accessibilità del canale di Suez ha determinato il reindirizzamento delle merci sulla rotta passante dal canale di Panama o dalla circumnavigazione dell'Africa passando dal Capo di Buona Speranza al fine di mantenere il regolare approvvigionamento delle catene logistiche, con conseguente aumento dei costi, dei tempi di navigazione e dell'impatto ambientale del trasporto (si stima una crescita delle emissioni per ogni nave in servizio del 42% e una crescita del costo dei noli da 2 mila a 7 mila Dollari a container)¹⁶. Le misure protezionistiche varate dagli USA, quali il Ships for America Act e le relative tassazioni e dazi, impatteranno in maniera significativa sugli operatori e armatori esteri operanti negli scali non statunitensi nei prossimi anni, innescando un cambio degli assetti commerciali globali. Infatti, è stato registrato un calo degli scambi commerciali fra USA e Cina, con conseguenze dirette sulle importazioni e le catene di approvvigionamento.

¹⁵ Fonte "Rapporto sui Trasporti Marittimi", Conferenza delle Nazioni Unite sul Commercio e lo Sviluppo (UNCTAD).

¹⁶ Fonte Report 2024 Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale.

Nel 2024 l'Italia è stato il primo Paese in Europa per volume di merci movimentate nel traffico marittimo a corto raggio, pari a 302 milioni di tonnellate, su un totale di 628 milioni di tonnellate movimentate a livello europeo nel Mediterraneo.¹⁷.

Il valore della Blue Economy in Italia nel 2024 ha raggiunto i 178,3 miliardi di euro, pari al 10,2% del PIL nazionale, con oltre un milione di occupati e circa 228.000 imprese attive nel comparto marittimo (+2% rispetto al biennio precedente).

I porti italiani nel 2024 hanno movimentato complessivamente 481 milioni di tonnellate di merci (+0,7%). A performare è stato principalmente il mercato dei container con 11,7 milioni di TEU (+6,5%) Le alleanze dei grandi Carriers container hanno tutte confermato i porti italiani nei loro servizi.

Relativamente alle tipologie di merci, Ravenna è **uno dei porti 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. Inoltre, costituisce un **riferimento importante per il trasporto marittimo** da e per i mercati del Medio ed Estremo Oriente.

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

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

9.2.4 Evoluzione dei flussi di traffico merci nel Porto di Ravenna

Nel porto di Ravenna nel 2024 sono state movimentate complessivamente **25,5 mln tonnellate di merci**, in leggero aumento del 0,2% (circa 511 mila tonnellate in più) rispetto al 2023, anno nel quale era stato registrato un calo significativo dopo due anni particolarmente positivi nei quali erano stati superati i volumi ante pandemia¹⁸.

Diversi fattori hanno causato il brusco rallentamento della crescita globale, che si sono influenzati a vicenda. Principalmente la peggiore crisi energetica dagli anni '70 che ha innalzato l'inflazione a livelli mai rilevati da molti decenni e le conseguenti politiche monetarie restrittive con l'aumento dei tassi di interesse, la diminuzione del potere d'acquisto e dei salari reali in molti Paesi.

Inoltre, l'interruzione delle forniture e la conseguente insicurezza alimentare globale dovuta alle guerre e agli eventi climatici avversi che hanno provocato l'aumento dei prezzi e limitato la circolazione dei generi alimentari.

Gli eventi negativi che hanno sostanzialmente influito sui risultati del Porto nel 2024 sono dovuti al conflitto Russia-Ucraina come nel 2023, a cui si sono aggiunti anche quelli derivanti dalle tensioni in Mar Rosso, con ripercussioni dirette sul canale di Suez, e l'acuirsi delle tensioni libano-israeliane.

¹⁷ Fonte SRM - 12° Rapporto Annuale

¹⁸ Report 2024 Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale

Infatti, nei primi nove mesi del 2024 il traffico navale nel canale di Suez ha raggiunto le 10.071 unità, con un calo del -48,8% sullo stesso periodo del 2023, di cui 3.782 navi cisterna (-40,8%) e 6.289 navi di altro tipo (-52,7%), per un tonnellaggio complessivo di 407,1 milioni di tonnellate (-65,4%). Tale scenario ha determinato un dirottamento delle merci sulla rotta di circumnavigazione dell'Africa passando dal Capo di Buona Speranza, che ha avvantaggiato i porti iberici e alcuni porti vicini allo Stretto di Gibilterra.

Ravenna rappresenta il porto di riferimento dei Paesi che si affacciano sul Mar Nero e, in particolare, dell'Ucraina, da cui storicamente provenivano grossi quantitativi di materie prime per l'industria ceramica e di prodotti metallurgici, oltre a cereali, farine e oli vegetali.

Il distretto ceramico di Sassuolo è quello che più ne ha risentito, con un'importazione di materie prime dall'Ucraina praticamente azzerata e la necessità di ricercare nuove fonti di approvvigionamento alternative, così come anche per i prodotti metallurgici.

La crisi del Mar Rosso con l'attacco terroristico del 7 ottobre 2023 e la guerra tra Israele e Hamas, gli attacchi dei ribelli Houthis yemeniti contro le navi in transito dallo Stretto di Bab Al-Mandab hanno messo in crisi l'area del Mar Rosso e limitato fortemente il transito dal Canale di Suez, uno dei punti nevralgici del commercio mondiale, creando grossi problemi a tutta la catena di approvvigionamento globale, in particolare ai traffici marittimi, con conseguenze economiche disastrose, sia a livello mondiale che italiano.

Le principali compagnie di navigazione a partire da Dicembre 2023 hanno sospeso il transito vicino alle Coste Yemenite e attraverso il Canale Di Suez, da cui passa il 12% delle merci mondiali, utilizzando la rotta alternativa della circumnavigazione dell'Africa dal Capo di Buona Speranza e arrivando al Mediterraneo attraverso Gibilterra percorrendo oltre 2.500-3.500 miglia nautiche con tempi più lunghi del 30%, ovvero circa 10 giorni in più. Il rischio è che il Mediterraneo, e in particolare i porti dell'Adriatico, vengano tagliati fuori da una delle rotte principali per il commercio internazionale di merci e materie prime: la quota di import e di export italiani che vi transita è vicina al 40%. Il crollo del traffico marittimo nel Mar Rosso ha provocato, oltre che una riduzione dell'import-export di merce, anche un forte aumento dei costi del trasporto marittimo.

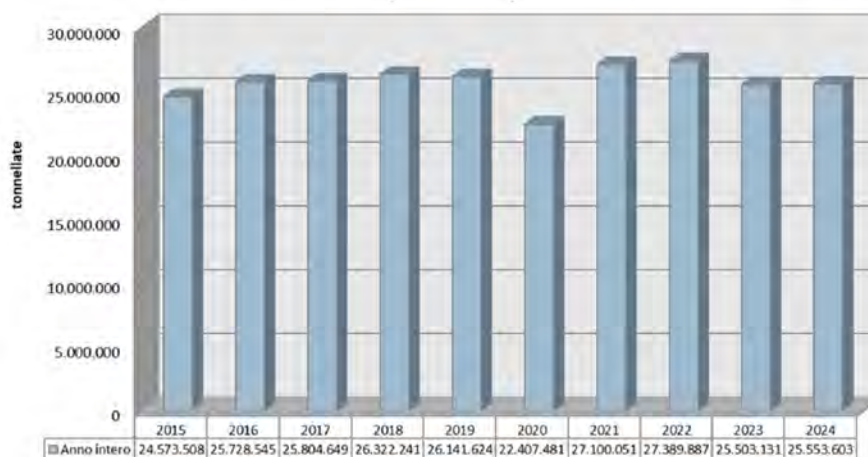
Nonostante ciò, il Porto di Ravenna nel 2024 si mantiene al sesto posto per traffico totale sui cinquanta porti italiani censiti da Assoporti con il 5,3% del traffico totale.

Gli sbarchi sono stati pari a 22.103.710 tonnellate e gli imbarchi pari a 3.449.893 tonnellate (rispettivamente, -0,02% e +1,6% rispetto al 2023).

Il numero di toccate delle navi mercantili è stato pari a 2.544 (+0,4% rispetto al 2023).

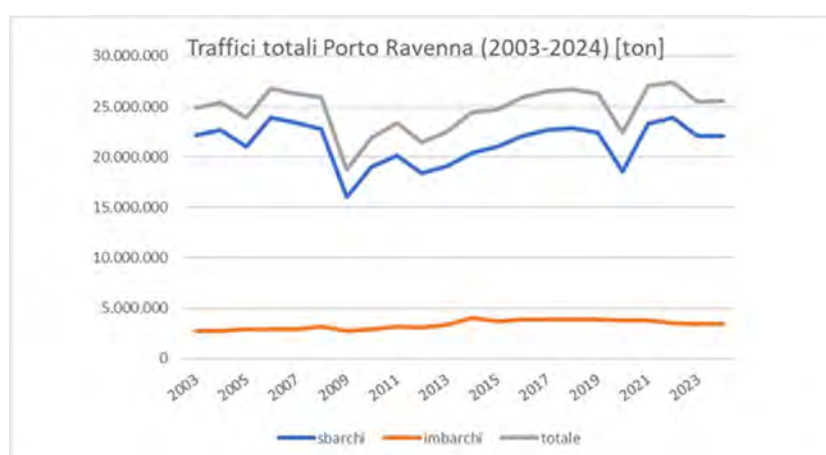
Rilevante il dato relativo alla crescita negli ultimi anni della stazza netta media delle navi che hanno toccato il Porto di Ravenna, in parte connesso all'evoluzione dimensionale della flotta e, in parte, all'effetto dell'aumento veloce, negli ultimi tre anni, del costo dei noli delle navi, che ha comportato la necessità di utilizzare navi di maggiori dimensioni al fine di trasportare più merce con meno viaggi.

Figura 146
Serie storica della movimentazione complessiva merci (tonnellate/anno)
 (1995-2024)



Fonte: Autorità di Sistema portuale

Figura 147
Serie storica dei flussi di traffico merci (tonnellate/anno)
 (Anni 2003-2024)



Fonte: elaborazioni RER su dati Autorità Portuale di Ravenna

Analizzando le merci per condizionamento, nel 2024, rispetto al 2023, le merci secche (rinfuse solide, merci varie e unitizzate), sono calate del 0,6% con una movimentazione pari a 20.776.650 tonnellate, tali merci unitizzate in container sono calate del 4,6% (2.245.052 tonnellate), le merci su rotabili (1.785.121 tonnellate) sono diminuite del 4,3%. I prodotti liquidi, con una movimentazione pari a 4.776.953 tonnellate, sono aumentati del 3,8%.

Il comparto agroalimentare (derrate alimentari e prodotti agricoli) ha registrato nel 2024 un leggero aumento dell'1,9% rispetto al 2023 con 5.303.196 tonnellate di merce movimentata; risultano in negativo i prodotti agricoli (1.674.852 tonnellate pari a -18,9%) e, in particolare, per la movimentazione (tutti sbarchi) dei cereali con 1.612.415 tonnellate pari a -14,9%. Per quanto riguarda l'import di cereali, il principale Paese di provenienza è stato l'Ucraina con 930 mila tonnellate (+4,4% rispetto al 2023), a cui seguono il Canada con 338 mila tonnellate (+53,6%) e gli USA con 106 mila tonnellate (-24,7%).

Si evidenzia che, nel 2024 i porti ucraini hanno gestito un traffico merci marittimo per un volume record di 97,2 milioni di tonnellate, in crescita del 57% su base annua. Di questi, circa 60 milioni di

tonnellate, corrispondenti ad oltre il 60% del flusso totale, sono riconducibili a movimentazione di prodotti agricoli, un risultato che conferma una significativa ripresa delle vendite all'estero, dopo il -8% del 2023, tornate vicino ai livelli prebellici.

In forte aumento la movimentazione di farine di semi e frutti oleosi, con 1.350.454 tonnellate, aumentate del 44,7% sul 2023, e per gli oli animali e vegetali che hanno registrato nel 2024 un +3,2% rispetto al 2023 (697.792 tonnellate).

Il bilancio per i materiali da costruzione ha registrato un aumento del 6,2% rispetto allo stesso periodo del 2023 (4.333.439 tonnellate movimentate). Le importazioni di materie prime per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo sono state pari a 3.900.455 tonnellate (+6,4%). Viceversa, per i prodotti metallurgici, nel 2024, si è registrato una diminuzione dell'7,6% rispetto al 2023, con 6.022.562 tonnellate movimentate (quasi 492 mila tonnellate in meno).

Negativa anche la performance dei prodotti chimici (-1,1%), con 1.044.170 tonnellate. In crescita i prodotti petroliferi (+9,1%) nel 2024, con 2.861.073 tonnellate e un aumento di quasi 240 mila tonnellate. Per quanto riguarda i concimi sono state movimentate 1.649.189 tonnellate nel 2024, il 6,2% in più rispetto al 2023.

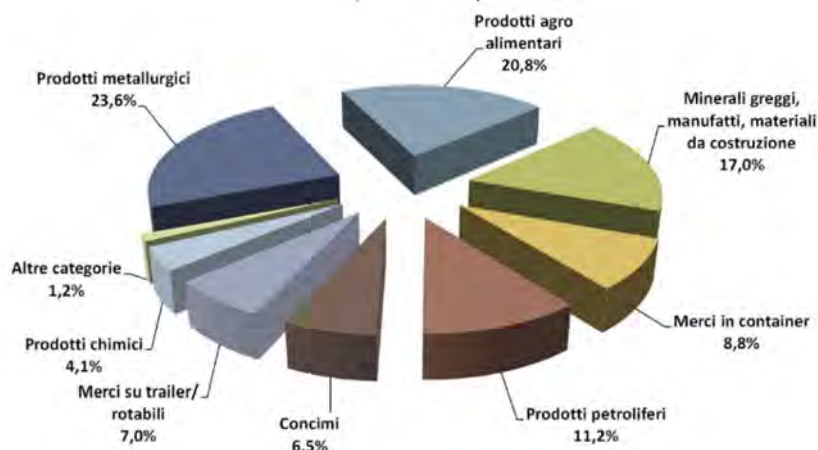
I contenitori, pari a 201.776 TEUS nel 2024, sono calati del 7,0% rispetto al 2023. I TEUs pieni sono stati 157.135 (il 78% del totale), in calo del 4,8% rispetto al 2023 mentre quelli vuoti sono stati 44.641, in diminuzione dell'14,1% rispetto al 2023. In termini di tonnellate, la merce trasportata in contenitori nel 2024 (2.245.052 tonnellate) è diminuita del 4,6% rispetto al 2023.

Il numero di toccate delle navi portacontainer, pari a 454, è diminuito leggermente rispetto al 2023 (3 toccate in meno, -0,7%).

Nel 2024 trailer, rotabili e automotive sono cresciuti leggermente complessivamente del 0,6% per numero di pezzi movimentati (97.173 pezzi) rispetto al 2023, ma per quanto riguarda i trailer, il 2024 si chiude con un risultato nuovamente negativo della linea Ravenna - Brindisi – Catania poiché i pezzi movimentati, pari a 77.036, sono calati del 4,9% (3.996 pezzi in meno) e la merce movimentata (1.785.121 tonnellate) è diminuita del 4,3% rispetto al 2023.

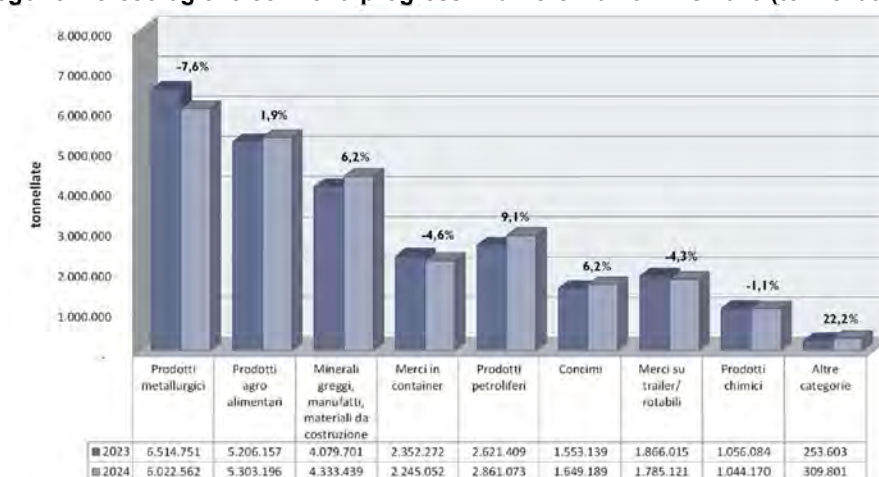
Buona la performance per le automotive che, nel 2023, hanno movimentato 20.137 pezzi, in aumento (+29,5%) rispetto ai 15.554 dello stesso periodo del 2023. Tale risultato è da imputare al nuovo traffico acquisito nel corso del 2023 dal Gruppo SAPIR (diventato Hub logistico per le vetture BMW) ed in partenza verso i mercati dell'Asia Orientale.

Figura 148
Merci movimentate per categoria merceologica
(Anno 2024)



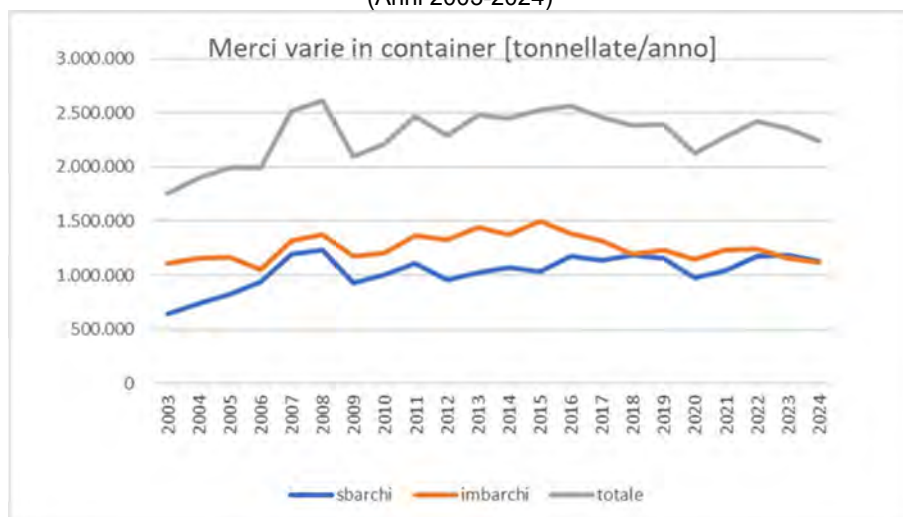
Fonte: Autorità Portuale di Ravenna

Figura 149
Categorie merceologiche confronti progressivi differenza 2024 vs 2023 (tonnellate/anno)



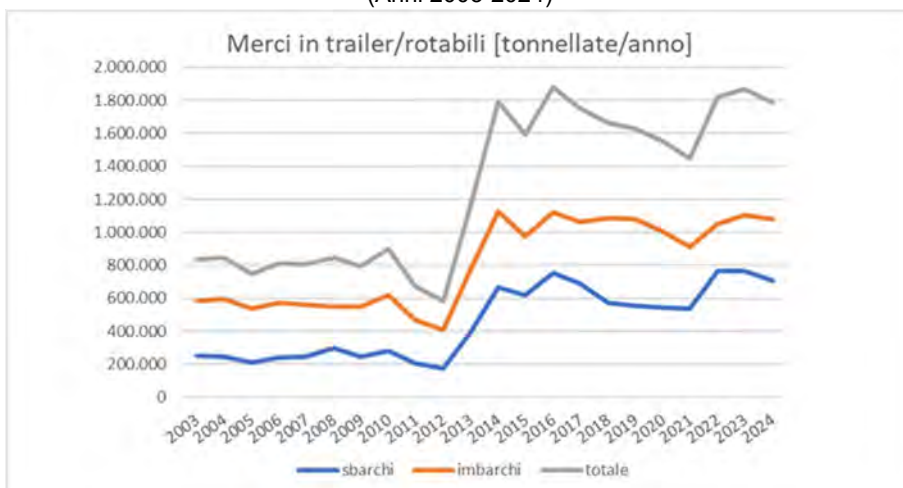
Fonte: Autorità di Sistema portuale

Figura 150
Merci varie in container (tonnellate/anno)
 (Anni 2003-2024)



Fonte: elaborazioni RER su dati Autorità Portuale di Ravenna

Figura 151
Merci in trailer/rotabili (tonnellate/anno)
 (Anni 2003-2024)



Fonte: elaborazioni RER su dati Autorità Portuale di Ravenna

■ Focus sull'andamento del traffico ferroviario delle merci nel porto di Ravenna

Nel comprensorio portuale di Ravenna il traffico ferroviario nel 2024 è cresciuto, in termini di merce e di numero di treni, rispettivamente del 4,1% e del 7,2% rispetto al 2023.

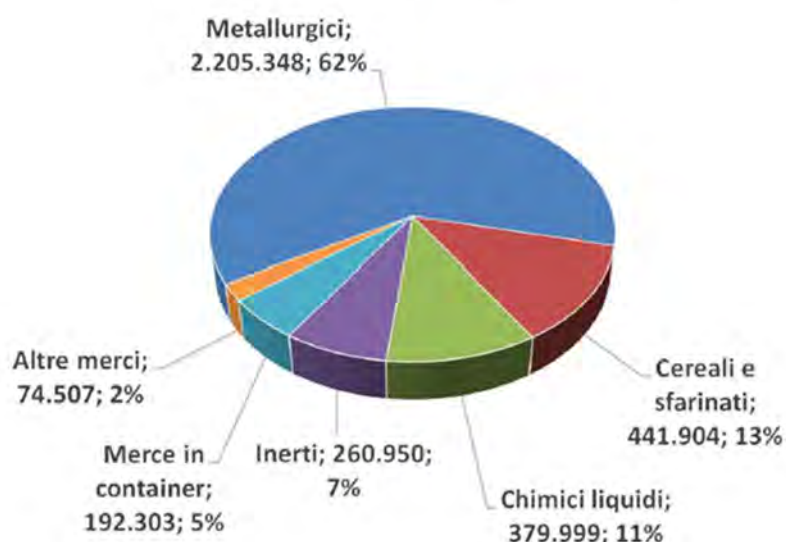
Sono state trasportate via treno 3.555.010 tonnellate di merce, per 7.750 treni, e il numero dei carri, pari a 71.209, è in crescita del 6,8% rispetto al 2023. In aumento anche l'incidenza del traffico ferroviario sul traffico marittimo, che nel 2024 ammonta al 13,9%, rispetto al 13,4% del 2023.

Ravenna si conferma comunque sul podio dei primi porti italiani per movimentazione merci ferroviaria.

I principali motivi dell'aumento del traffico ferroviario nel 2024 sono imputabili al ripristino delle relazioni, e dei flussi, dopo le interruzioni dei collegamenti fra il porto e l'infrastruttura ferroviaria principale dovute dell'alluvione di maggio 2023.

Anche per quanto riguarda i contenitori, in termini di TEUs, vi è stato un significativo aumento rispetto al 2023, ovvero sono stati movimentati 24.196 TEUS, contro i 15.931 (+51,9%). Tale dato evidenzia il recupero dei volumi di movimentazione sui livelli del 2022 (23.563) dopo il calo dello scorso anno.

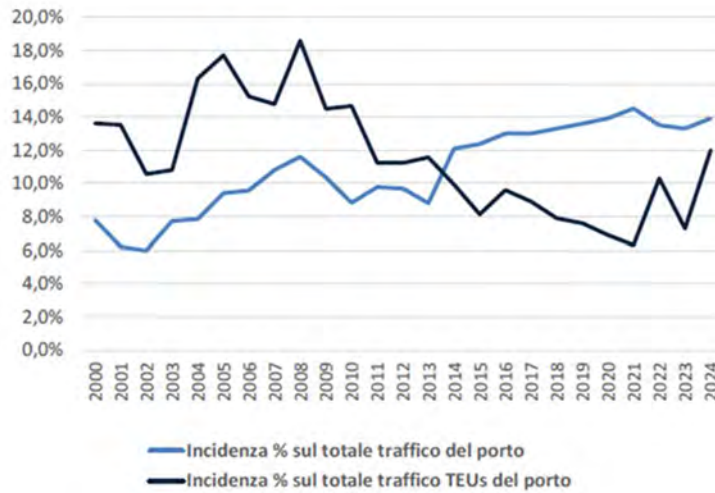
Figura 152
Traffico ferroviario 2024 per categoria merceologica



Fonte: Autorità di Sistema portuale

Figura 153

Incidenza traffico ferroviario/ portuale – serie storica



Fonte: Autorità di Sistema portuale

Le politiche di sostegno all'incremento dei flussi di traffico del Porto, assai importante per la crescita dell'economia regionale, e la sicurezza dei traffici, mediante la realizzazione e il completamento dei miglioramenti infrastrutturali, sia portuali sia delle connessioni ferroviarie e stradali, insieme all'efficientamento dei servizi portuali, con investimenti pubblici e privati, avranno ricadute positive sull'attività di tutti i terminal e potranno contrastare la flessione del traffico di container.

Un contributo significativo, al fine di incentivare lo shift modale gomma-ferro e i collegamenti retroportuali e sostenerlo in questo momento di crisi, è stato determinato dalla Legge n. 24/2022 che ha previsto lo stanziamento di 6.4 milioni di euro per il triennio 2023-2025 a supporto del trasporto merci nella modalità ferroviaria.

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

Tra le iniziative di rilievo si richiama la **costituzione del Cluster di ER.I.C.¹⁹** (Emilia-Romagna Intermodal Cluster) con i principali referenti del sistema intermodale regionale rappresentati da interporti, scali ferroviari e dal porto di Ravenna, a sostegno della crescita delle competenze e dell'internazionalizzazione dei propri membri.

A dicembre 2022, la Regione Emilia-Romagna, l'Autorità Di Sistema Portuale Del Mare Adriatico Centro-Settentrionale, il Comune Di Ravenna e Camera Di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Ravenna hanno siglato una **Convenzione Quadro**, poi rinnovata per il 2023 fino al 31/12/2024, **per intraprendere azioni di marketing territoriale e di promozione congiunta sui mercati esteri del sistema logistico-portuale di Ravenna**. Le azioni previste ed attuate nel 2024 sono state concentrate sulla partecipazione alle principali fiere di settore nazionali ed internazionali, ed in particolare la Regione Emilia-Romagna ha sostenuto e partecipato, attraverso il Cluster ERIC e con il supporto dell'Istituto sulla Logistica e i Trasporti (ITL), alla Fiera Transport Logistics China a Shanghai (Cina). In tale occasione sono state svolte attività di promozione del sistema logistico-portuale regionale come hub strategico per i traffici Far East-Europa e i suoi collegamenti con il Nord

¹⁹ Firmatari dell'accordo sono oltre alla Regione Emilia-Romagna, l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centro settentrionale, Centro Padano Interscambio Merci – Ce.P.I.M. Spa, Dinazzano Po SpA, Interporto Bologna SpA, Terminal Rubiera Srl, Lotras Srl, Terminal Italia Srl Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, Terminal Piacenza intermodale Srl, Lugo Terminal.

Europa, ed incontri B2B con operatori cinesi e con il gruppo logistica della Camera di Commercio Italiana in Cina.

Inoltre, nel 2024 è stato siglato un **Protocollo d'intesa tra la Regione Emilia-Romagna e l'Autorità di sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale** per supportare le attività di promozione del sistema Portuale di Ravenna e le relazioni con le Istituzioni europee e con i principali sistemi di rappresentanza in Europa.

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

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

La Zona Logistica Semplificata dell'Emilia-Romagna (**ZLS-ER**) rappresenta un nuovo strumento di politica economica, promosso dalla Regione con l'obiettivo generale di sostenere lo sviluppo del sistema produttivo regionale e in particolare di offrire supporto alle strategie di sviluppo contenute nei piani e nei programmi dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale e degli Enti territoriali interessati allo sviluppo dell'Hub portuale di Ravenna. Nello specifico una ZLS viene definita come una *“zona geograficamente delimitata e chiaramente identificata, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti **che presentino un nesso economico-funzionale e che comprendano almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal Regolamento (UE) n. 1315 dell'11 dicembre 2013**”*.

Il Piano di sviluppo strategico della ZLS Emilia-Romagna è stato approvato dall'Assemblea Legislativa regionale, con Delibera n.70 del 2 febbraio 2022 (pubblicata sul BURERT n. 37 del 14 febbraio 2022) ed è stato sottoposto alla Presidenza del Consiglio dei Ministri per la sua approvazione e l'istituzione della ZLS. Il 10 ottobre 2024 la ZLS-ER è stata istituita con la firma del decreto di istituzione da parte della Presidente del Consiglio dei ministri. Il 9 gennaio 2025 è stato istituito, con Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, il Comitato di Indirizzo (CI) della ZLS ER. Successivamente, è stato avviato l'iter per la designazione dei rappresentanti del Comitato di Indirizzo del Dipartimento Politiche di Coesione e per il Sud, del Ministero delle Imprese e del made in Italy e delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Attraverso la ZLS, in particolare, saranno messe in campo semplificazioni amministrative, incentivazioni di carattere fiscale, doganale e finanziario per le imprese in essa insediate e per attrarre l'insediamento di nuove imprese e nuovi investimenti.

Le aree in essa ricomprese, ancorché non territorialmente adiacenti, devono avere un nesso economico-funzionale con un porto sede di Autorità di Sistema Portuale della regione stessa, che per l'Emilia-Romagna è il Porto di Ravenna.

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

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

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

La ZLS Emilia-Romagna occupa una superficie di 4.563 ha pari al 93% della superficie disponibile (4.968 ha) prevista dal DPCM 40/2024. Sono in essa ricompresi i territori di 28 Comuni nei quali sono presenti oltre un quinto delle unità locali e degli addetti dei settori di specializzazione manifatturiera della regione. Comparti manifatturieri importanti per il ruolo che assumono nello sviluppo dei sistemi territoriali non solo locali, per l'occupazione che offrono, per i flussi commerciali che attivano con l'estero e che in buona parte fanno transitare per il porto di Ravenna.

La ZLS Emilia-Romagna ha, inoltre, nel sistema ferroviario un elemento distintivo della stessa, coerente con la strategia di sviluppo sostenibile che ne caratterizza il percorso di identificazione e fa proprie le policy della regione in termini di sostenibilità del sistema di trasporto, attribuendo ai nodi di interscambio intermodale quel ruolo di cerniera tra gli ambiti produttivi e il contesto portuale, beneficiando delle misure di incentivazione allo shift modale gomma-ferro che la regione ha promosso per l'incremento della quota di traffici intermodali.

9.3 IL TRASPORTO MERCI SU STRADA E L'AUTOTRASPORTO

■ INQUADRAMENTO NAZIONALE

Il riferimento per ottenere un inquadramento nazionale è il “Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti” (CNIT 2023-2024) che riporta i dati desunti dall'Istituto Nazionale di Statistica (ISTAT), dal Fondo Monetario Internazionale, dalle rilevazioni e dalle elaborazioni condotte nell'ambito del Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, dalle Relazioni annuali e dalle pubblicazioni della Banca d'Italia, da InfoCamere, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e da altre fonti.

Le statistiche relative al trasporto delle merci su strada sono prodotte dall'ISTAT, le cui tabelle offrono statistiche sulla consistenza e sull'andamento, negli ultimi anni, del traffico interno delle merci e dei passeggeri (da considerarsi entro i limiti derivanti dall'utilizzo di fonti diverse; a tale riguardo, la non omogeneità delle fonti suggerisce cautela nel confronto tra i dati riguardanti le diverse modalità di trasporto). Le stime più aggiornate riguardanti il traffico interno di merci relative all'anno 2023, mettono in evidenza quasi 207 miliardi di tonnellate-km, con una diminuzione del 4,6% rispetto all'anno precedente, mostrando ancora in rilievo l'assoluta prevalenza del trasporto su strada, che nello stesso anno 2023 assorbe il 57,7% delle tonnellate-km di merce complessivamente trasportate (come evidenziato nelle serie di dati delle tabelle e figure che seguono).

Tabella 77
Traffico totale interno merci
(2010-2024)

<i>Milioni di tonnellate-km</i>								
Modalità di trasporto	2010	2015	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Trasporti ferroviari ^{(2) (3) (4)}	18.616	20.781	21.309	20.750	24.262	24.330	22.693	22.933
- di cui grandi imprese	15.139	18.342	20.994	20.348	23.398	24.131	22.350	22.586
- di cui piccole e medie imprese	3.477	2.440	315	402	864	199	343	347
Navigazione marittima di cabotaggio	53.156	51.145	57.975	57.293	53.524	59.713	54.889	53.944
Navigazione interna	135	62	55	124	140	100	6	3
Navigazione aerea	1.013	1.085	1.216	929	1.213	1.236	1.215	1.077
Autotrasporto ⁽⁵⁾ (> 50 Km)	134.261	95.513	114.417	110.246	120.215	123.126	119.669	123.479
Oleodotti (> 50 Km)	9.606	8.790	9.696	8.707	8.825	8.945	8.909	9.171
Totale	216.787	177.376	204.668	198.049	208.179	217.450	207.381	210.607

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

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

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

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

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

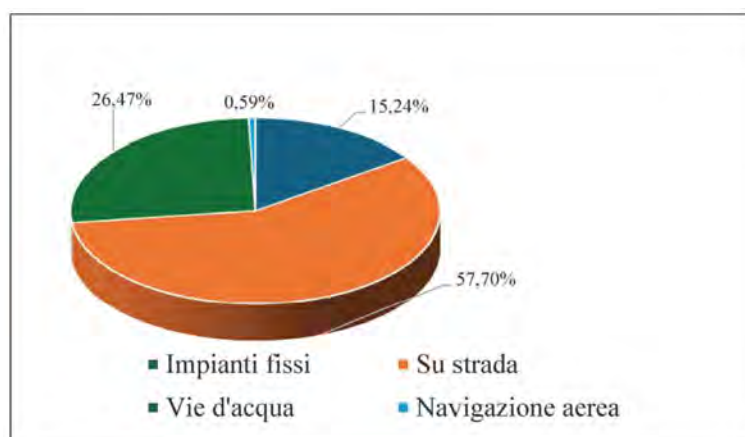
(5) Per raffronto si trascrive di seguito la serie storica del trasporto merci su strada complessivo (trasporti interni e internazionali) a cui è stato aggiunto il traffico dei vettori stranieri (EU 27 ed EU 28)

Modalità di trasporto	2010	2015	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Autotrasporto complessivo (EU 27 2007-2013)	199.272	127.996	151.280	145.899	158.769	167.073	159.137	166.844
Autotrasporto complessivo (EU 28 2013-2020)	199.378	128.200	151.393	145.913	158.811	167.119	159.157	166.881
Autotrasporto complessivo (EU 27 dal 2020)	198.192	127.794	151.051	145.465	158.387	166.737	158.851	166.532

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Fonti diverse.

Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti – Anni 2023-2024

Figura 154
Tonnellate-km di traffico totale interno di merci per modo di trasporto %
(Anno 2024)



Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti – Anni 2023-2024

Le immatricolazioni dei veicoli industriali con massa complessiva sopra 3,5 tonnellate nel 2023 mostrano 28.516 immatricolazioni, a fronte delle 28.707 del 2023, quindi con una lieve flessione del +0,7%. Il 2024 è stato caratterizzato da un primo semestre in crescita (+11,5%) e un secondo semestre in calo (-14,2%).

Si riporta una analisi dei flussi del trasporto complessivo delle merci in Italia con il dettaglio dei flussi in Emilia-Romagna.

Tabella 78
Trasporto complessivo di merci su strada per regione di origine e destinazione, tonnellate e composizione percentuale
(Anno 2023)

Regi oni di origi ne	Regioni di destinazione							% sul complessivo			
	Emilia-Romagna	Nord	Centro	Mezzogiorno	Italia	Estero	Totale	2023	2022	2021	2019
Emilia-Romagna	76.176.861	112.130.613	12.046.416	4.438.236	128.615.265	1.436.600	130.051.865	12,50	12,78	12,78	12,07
Nord	113.158.209	649.714.956	32.367.099	11.847.260	693.929.315	11.052.901	704.982.216	67,77	68,51	68,51	68,03
Centro	11.097.331	31.262.650	102.652.868	12.585.148	146.500.666	684.344	147.185.010	14,15	14,54	14,54	15,40
Mezzo giorno	3.595.412	12.261.677	11.971.560	150.066.244	174.299.481	868.707	175.168.188	16,84	15,57	15,57	15,35
Italia	127.850.952	693.239.283	146.991.527	174.498.652	1.014.729.462	12.605.952	1.027.335.414	98,76	98,63	98,63	98,79
Estero	667.775	7.061.139	639.131	719.324	8.419.594	4.437.453	12.857.047	1,24	1,37	1,37	1,21
Totale	128.518.727	700.300.422	147.630.658	175.217.976	1.023.149.056	17.043.405	1.040.192.461	100	100	100	100

Fonte: Elaborazioni RER su base dati ISTAT - Le quantità si riferiscono al traffico effettuato da veicoli di portata utile non inferiore a 35 quintali immatricolati in Italia.

Tabella 79
Trasporto complessivo di merci su strada per titolo di trasporto e regione di origine
(Anni 2014-2023)

Regioni origine	di	Anno	Conto proprio			Conto terzi			Totale		
			Tonnellate	Tkm (migliaia)	km medi	Tonnellate	Tkm (migliaia)	km medi	Tonnellate	Tkm (migliaia)	km medi
Emilia-Romagna		2023	10.990.839	726.610	66,1	117.527.889	15.872.574	135,0	128.518.728	15.599.184	129,20
		2022	114.22.951	645.070	56,50	123.260.069	17.591.344	142,7	134.683.019	18.236.415	135,40
		2021	9.592.106	665.550	69,39	116.563.682	17.651.977	151,44	126.155.788	18.317.528	145,20
		2020	116.72.461	716.011	61,34	108.066.519	15.275.178	111,35	119.738.980	15.991.189	133,55
		2019	115.77.205	705.985	61,00	106.606.524	15.756.699	117,80	118.183.729	15.462.684	139,30
		2018	11.733.995	689.173	58,70	103.571.811	15.251.004	117,25	115.305.806	15.940.177	138,24
		2017	13.568.618	717.033	52,80	111.934.767	14.481.989	129,38	125.503.385	15.199.022	121,10
		2016	13.913.791	811.493	58,30	106.999.384	13.784.314	128,83	120.912.175	14.595.807	120,71
		2015	15.133.593	1.009.458	66,70	100.783.749	13.595.342	132,40	115.917.342	14.604.800	133,90
		2014	11.520.488	902.078	46,20	101.942.010	11.720.796	115,00	112.462.498	12.622.874	113,90
Nord		2023	98.594.278	4.627.099	51,09	603.168.316	79.148.290	133,07	701.762.594	83.775.389	120,04
		2022	95.882.847	4.468.458	46,27	616.302.017	83.972.162	142,31	712.184.864	88.438.651	127,78
		2021	92.348.196	4.543.165	49,20	583.948.100	82.216.063	140,79	676.296.338	86.759.229	128,29
		2020	97.236.852	4.490.086	46,16	548.644.247	75.652.703	136,80	645.881.099	79.542.789	123,15
		2019	106.531.910	4.781.298	44,88	559.431.668	76.682.618	137,07	665.963.578	81.463.916	122,32
		2018	100.720.990	4.532.509	45,00	504.796.956	69.938.698	138,60	605.517.946	74.472.207	123,00
		2017	110.215.772	5.065.742	42,60	482.598.377	65.602.811	135,94	592.814.149	70.668.553	119,21
		2016	123.497.103	5.380.575	42,80	467.176.632	63.220.286	135,32	590.673.735	68.600.861	115,14
		2015	100.965.378	5.891.650	42,60	474.179.498	63.642.646	131,30	605.144.876	69.534.298	111,60
		2014	111.773.088	6.034.199	42,60	490.836.558	62.588.059	131,30	632.609.646	68.620.256	111,60
Centro		2023	15.558.230	1.010.943	55,53	129.072.426	22.546.390	180,75	144.630.657	23.557.333	162,98
		2022	15.918.628	880.628	55,35	111.035.924	24.040.271	170,93	126.954.553	24.920.897	158,03
		2021	15.662.708	916.159	58,62	127.850.632	22.326.951	174,63	143.518.340	23.245.110	161,97
		2020	17.432.126	915.844	52,54	115.325.862	20.350.361	176,46	132.757.988	21.266.205	160,19
		2019	16.643.247	951.566	57,17	104.104.299	21.855.412	162,97	120.747.546	22.806.978	151,29
		2018	17.788.364	945.526	47,80	118.489.681	19.685.136	149,30	135.163.045	20.630.662	136,10
		2017	21.473.222	1.015.215	42,60	107.836.519	17.639.906	163,58	129.309.741	19.655.121	144,27
		2016	24.570.702	1.216.098	42,60	121.616.691	16.707.541	137,78	145.832.171	17.923.639	122,91
		2015	30.132.858	1.370.285	42,60	113.834.204	18.938.294	141,30	173.967.062	20.309.579	120,80
		2014	31.179.305	1.475.507	42,60	128.470.535	17.403.109	141,30	159.649.841	19.878.615	120,80
Mezzogiorno		2023	23.491.535	1.187.576	51,90	151.726.439	27.189.019	182,78	175.217.975	28.356.594	164,64
		2022	22.351.849	1.377.285	66,86	139.627.600	27.083.471	187,36	161.979.448	28.460.757	169,76
		2021	21.151.528	1.340.706	62,32	132.214.105	25.735.556	194,65	153.372.634	27.076.262	176,13
		2020	22.269.960	1.572.675	70,62	120.518.072	23.358.146	193,81	142.788.031	24.930.821	174,60
		2019	24.458.060	1.288.703	52,69	125.835.621	24.953.422	198,30	150.293.681	26.242.125	174,61
		2018	34.102.107	1.920.252	56,30	117.356.800	21.306.865	181,60	151.458.907	23.227.117	153,40
		2017	37.453.228	1.961.364	51,30	114.807.352	21.664.029	188,70	152.260.580	23.625.393	155,16
		2016	36.207.549	1.963.308	51,30	118.661.828	18.093.411	152,48	154.869.377	20.056.719	129,51
		2015	42.398.491	1.960.356	51,30	124.114.098	18.655.028	183,20	166.512.589	20.615.384	147,00
		2014	43.951.487	2.097.731	51,30	110.929.439	18.281.285	163,20	154.880.927	21.379.014	147,00
Italia		2023	140.644.043	6.805.618	48,40	883.967.181	128.883.699	145,80	1.024.612.226	135.689.316	132,40
		2022	134.153.324	6.724.371	50,10	896.965.541	135.095.933	150,60	1.031.118.865	141.820.304	137,50
		2021	129.524.434	6.802.030	52,52	844.012.878	130.278.570	154,36	973.537.312	137.080.600	140,81
		2020	136.938.937	6.978.604	50,96	784.488.181	118.761.210	151,39	921.427.118	125.739.814	136,46
		2019	147.633.217	7.021.567	47,56	816.371.588	123.491.452	150,71	967.004.805	130.513.019	134,97
		2018	154.611.461	7.398.287	47,90	754.003.437	110.931.699	147,10	908.614.898	118.329.986	130,20
		2017	169.112.222	8.042.321	47,50	705.242.248	104.906.746	148,80	874.384.470	112.949.067	129,20
		2016	161.499.241	7.711.915	46,50	744.720.253	104.740.650	138,60	906.219.494	112.452.565	129,51
		2015	203.496.727	9.222.291	45,30	742.127.800	101.236.970	136,40	945.624.527	110.459.261	116,80
		2014	216.903.880	9.607.437	44,30	730.236.532	99.270.453	135,90	947.140.414	108.877.885	115,00
Estero		2023	482.877	120.928	250,40	16.560.531	9.362.654	565,40	17.043.408	9.483.582	556,40
		2022	238.554	35.674	149,5	15.960.817	9.244.337	579,2	16.199.371	9.280.011	572,90
		2021	332.167	86.654	260,88	13.215.165	7.818.745	591,65	13.547.332	7.905.399	583,54
		2020	104.289	22.962	220,18	12.069.927	7.459.205	618,00	12.174.215	7.482.168	614,59
		2019	269.549	51.478	190,98	11.608.205	7.421.731	639,35	11.877.754	7.473.210	629,16
		2018	333.253	114.988	345,00	11.784.163	6.469.968	549,00	12.117.416	6.584.957	543,40
		2017	114.398	72.550	502,40	10.921.743	6.665.164	610,30	11.036.141	6.737.714	608,90
		2016	117.317	36.382	310,10	10.025.264	6.021.255	600,80	10.142.582	6.057.636	597,20
		2015	389.616	52.570	134,90	10.991.443	6.308.514	573,90	11.381.059	6.361.085	558,90
		2014	875.471	126.597	144,60	15.040.088	8.808.916	585,70	15.915.560	8.935.513	561,40
Totale		2023	111.126.922	6.926.546	49,10	900.527.714	138.246.352	153,50	1.011.654.635	145.172.898	139,40
		2022	114.191.175	6.793.943	59,30	919.109.176	144.140.170	159,10	1.033.299.351	151.190.116	144,20
		2021	109.850.601	6.889.655	63,16	887.248.141	138.087.316	161,10	997.098.742	144.968.000	146,86
		2020	121.243.128	7.301.198	60,19	816.116.116	135.228.118	166,10	937.359.244	148.220.000	148,70
		2019	147.960.786	7.073.843	47,82	830.679.190	130.815.161	167,84	978.640.576	148.784.240	140,86
		2018	164.944.716	7.535.313	45,69	785.107.100	119.409.882	164,10	950.051.816	139.594.943	145,70
		2017	189.080.620	8.141.871	42,50	716.163.091	111.171.815	160,80	905.243.711	129.648.781	135,20
		2016	203.996.143	8.074.861	39,60	751.161.241	107.546.484	160,10	959.157.384	128.620.548	134,60
		2015	213.880.343	9.274.861	43,30	730.181.243	107.545.484	163,80	944.061.586	128.620.348	132,10
		2014	219.109.861	9.524.934	43,40	730.216.250	108.070.469	167,60	949.326.311	128.620.348	134,30

Fonte: Elaborazioni RER su base dati ISTAT. Le quantità si riferiscono al traffico effettuato da veicoli di portata utile non inferiore a 35 quintali immatricolati in Italia.

9.3.1 Il trasporto merci su strada in Emilia-Romagna

Elaborando i dati più recenti di ISTAT risulta che, nel territorio dell'Emilia-Romagna, le merci totali movimentate su strada nel 2023 sono diminuite del 5,23% rispetto al 2022 arrivando a circa 235,048 milioni di tonnellate (vedi tabella che segue), ma sempre in ripresa rispetto al 2019 con + 4,18%.

Il volume di merce movimentata su gomma nel 2023 ha risentito negativamente delle restrizioni imposte dagli eventi calamitosi e dei lavori di potenziamento infrastrutturale, ed anche gli effetti della crisi energetica e delle difficoltà logistiche che hanno avuto un impatto significativo sul trasporto, in linea con il contesto nazionale.

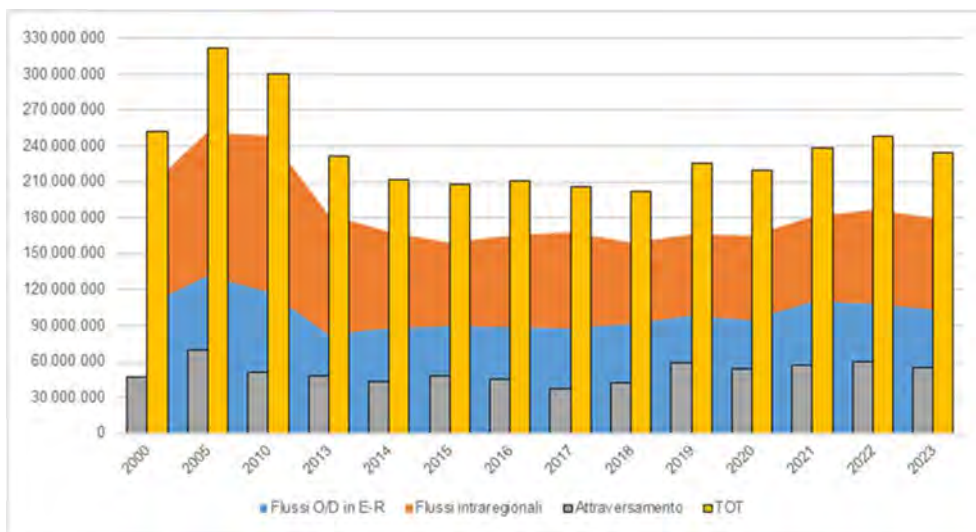
Si sottolinea che l'ISTAT effettua un'indagine campionaria sul trasporto di merci su strada, provvedendo alla raccolta di tutte le informazioni richieste. L'unità di analisi è costituita dal veicolo-settimana, vale a dire dal singolo autoveicolo, di portata utile non inferiore a 35 quintali, immatricolato in Italia, la cui attività viene osservata per una settimana. Risulta esclusa, quindi, l'attività di trasporto merci effettuata sul territorio nazionale dai veicoli non appartenenti a imprese italiane. Il dato potrebbe quindi essere stato sottostimato.

Tabella 80
Mobilità merci su strada in Emilia-Romagna (tonnellate)
(Anno 2023)

Flussi Stradali		Anno 2005	Anno 2010	Anno 2012	Anno 2014	Anno 2016	Anno 2018	Anno 2019	Anno 2020	Anno 2021	Anno 2022	Anno 2023	%2023 su 2022
	Origine o destinazione in ER	132.168.698	118.841.829	89.454.354	88.369.469	88.592.677	92.161.388	98.462.373	94.692.906	110.547.420	108.293.189	104.112.495	-3,86
	Flussi intraregionali	119.672.526	129.761.924	114.426.330	80.422.099	77.283.043	67.704.201	67.939.624	71.255.652	70.770.779	79.185.525	76.176.861	-3,80
	Attraversamento	70.053.216	51.342.485	42.470.227	43.341.953	44.895.218	54.484.154	59.216.753	53.848.880	57.142.949	60.529.629	54.759.156	-9,53
TOTALE		321.894.440	299.946.238	246.350.911	212.133.521	210.770.938	214.349.743	225.618.750	219.797.438	238.461.148	248.008.343	235.048.512	-5,23

Fonte: elaborazioni RER su dati ISTAT

Figura 155
Trasporto merci su strada (tonnellate/anno)
(Anni 2000-2023)



Fonte: Elaborazioni RER su base dati ISTAT

Tabella 81
Mobilità merci complessiva in Emilia-Romagna (tonnellate)
 (Anni 2005-2023)

	Anno	2005 [t]	% sul totale generale	2015 [t]	% sul totale generale	2016 [t]	% sul totale generale	2017 [t]	% sul totale generale	2018 [t]	% sul totale generale	2019 [t]	% sul totale generale	2020 [t]	% sul totale generale	2021 [t]	% sul totale generale	2022 [t]	% sul totale generale	2023 [t]	% sul totale generale
STRADA	Origine o destinazione in ER	132.168.698	2005	89.600.642	2015	88.592.677	2016	88.506.798	2017	92.161.388	2018	98.462.373	2019	94.692.906	2020	110.547.420	2021	108.293.189	2022	104.112.495	2023
	Flussi intraregionali	119.672.526		70.393.272		77.283.043		80.181.041		67.704.201		67.939.624		71.255.652		70.770.779		79.185.525		76.176.861	
	TOTALE FLUSSI STRADALI REGIONALI	251.841.224	70	159.993.914	63,7	165.875.720	64,7	168.687.839	66,78	159.865.589	61,36	166.401.997	61,53	165.948.558	63,83	181.318.199	63,15	187.478.714	63,07	180.289.356	64,02
	attraversamento	70.053.216	19,5	48.060.983	19,14	44.895.218	17,51	37.897.436	15	54.484.154	20,91	59.216.753	21,90	53.848.880	20,71	57.142.949	19,90	60.529.629	20,36	54.759.156	19,45
	TOTALE STRADA	321.894.440	89,44	208.054.897	82,84	210.770.938	82,21	206.585.275	81,78	214.349.743	82,28	225.618.750	83,43	219.797.438	84,54	238.461.148	83,06	248.008.343	83,43	235.048.512	83,47
FERRO	Flussi ferroviari con origine o destinazione in ER	14.096.214	3,91	18.310.000	7,3	19.580.000	7,64	19.430.000	7,69	19.430.000	7,46	18.500.000	6,84	17.740.000	6,82	21.500.000	7,49	21.800.000	7,33	21.000.000	7,46
MARE	Flussi con origine o destinazione nel porto di Ravenna	23.880.000	6,63	24.738.989	9,8	25.962.764	10,13	26.513.570	10,1	26.684.341	10,24	26.256.248	9,71	22.407.481	8,62	27.100.051	9,44	27.389.886	9,21	25.503.131	9,06
ARIA	Flussi aerei negli aeroporti regionali	28.800	0,01	40.999	0,02	47.780	0,02	56.386	0,02	52.813	0,02	48.864	0,02	50.133	0,02	50.128	0,02	55.223	0,02	51.175	0,02
TOTALE GENERALE		359.899.454		251.144.885		256.361.482		252.585.231		260.516.897		270.423.862		259.995.052		287.111.327		297.253.453		281.602.818	

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

La movimentazione delle merci nella modalità stradale rappresenta in regione l'83,47% della movimentazione complessiva, compreso il traffico stradale di attraversamento. Se si considerano, invece, le sole merci che hanno origine e/o destinazione in Emilia-Romagna, la modalità stradale è circa pari al 64% del totale.

Le caratteristiche del traffico stradale merci del 2023, elaborate secondo i dati ISTAT, indicano che il traffico intraregionale (cioè, le tonnellate di merci con origine e destinazione all'interno dell'Emilia-Romagna) è il 32,41% di tutto il traffico stradale. Le merci che hanno o origine o destinazione in Emilia-Romagna sono il 44,29% delle merci che transitano su strada.

Il **traffico di attraversamento camionistico** subito dalla regione (merci su strada con origine e destinazione in altre regioni italiane ma in transito nella rete viaria regionale) è stato **nel 2023 del 23,29%** sul totale delle merci transitate sulle strade regionali, in diminuzione del 9,53% rispetto al 2022. Tale risultato è ascrivibile alla contrazione complessiva del volume di merce movimentata nel corso del 2023 legata alle problematiche geopolitiche che hanno acuito la crisi produttiva in atto.

Il 12,07% del trasporto complessivo di merci originate in Italia ha come origine o destinazione l'Emilia-Romagna, sostanzialmente in linea con i valori pre-Covid19 e con il trend degli ultimi anni.

Tabella 82
Mobilità merci su strada in Emilia-Romagna: valore assoluto e percentuale veicoli pesanti sulle principali tratte autostradali della regione
(Anni 2008-2024)

Direttore Autostradale	Tratta	TGM ottobre 2008			TGM ottobre 2014			TGM ottobre 2015			TGM ottobre 2016			TGM ottobre 2017			TGM ottobre 2018			TGM ottobre 2019			TGM ottobre 2020			TGM ottobre 2021			TGM ottobre 2022			TGM ottobre 2023			TGM ottobre 2024		
		Totale	Pesanti	% Pesanti	Totale	Pesanti	% Pesanti	Totale	Pesanti	% Pesanti	Totale	Pesanti	% Pesanti	Totale	Pesanti	% Pesanti	Totale	Pesanti	% Pesanti	Totale	Pesanti	% Pesanti	Totale	Pesanti	% Pesanti	Totale	Pesanti	% Pesanti	Totale	Pesanti	% Pesanti	Totale	Pesanti	% Pesanti			
A14 Adriatica	Cesena - Pesaro	57.859	21.033	36,4%	48.813	15.920	32,6%	51.224	16.601	32,4%	52.147	16.815	32,2%	54.018	17.552	32,5%	54.601	17.847	32,7%	56.042	18.422	32,9%	51.361	18.552	36,1%	56.484	18.921	33,5%	54.812	18.547	33,8%	57.454	19.285	33,6%	58.748	19.537	33,3%
A14 Adriatica	Bologna - Cesena	93.337	30.691	32,9%	81.032	24.310	30,0%	84.143	25.211	30,0%	84.305	25.290	30,0%	87.047	26.463	30,4%	87.414	26.878	30,7%	88.340	27.144	30,7%	78.392	27.343	34,9%	83.524	28.062	33,6%	86.441	28.194	32,6%	87.860	28.165	32,1%	88.266	28.649	32,5%
A1 Autosole	Piacenza - Bologna	96.414	36.207	37,6%	82.975	28.113	33,9%	89.918	29.348	32,6%	88.127	29.562	33,5%	91.596	31.575	34,5%	92.239	32.316	35,0%	94.597	32.785	34,7%	81.471	32.393	39,8%	93.771	34.532	36,8%	90.614	33.385	36,8%	92.693	33.915	36,6%	94.758	34.913	36,8%
A13	Bologna - Ferrara	N.D.	N.D.	N.D.	50.653	16.196	32,0%	50.434	16.143	32,0%	51.522	16.516	32,1%	53.382	17.413	32,6%	54.975	18.259	33,2%	53.992	18.148	33,6%	47.614	18.007	37,8%	53.234	18.793	35,3%	52.203	18.493	35,4%	52.633	18.572	35,3%	53.480	19.036	35,6%
A15	Parma - Fornova di Taro Compostellano - Pegagnaga	22.345	9.188	41,1%	18.098	6.956	38,4%	19.942	6.986	35,0%	19.491	6.889	35,3%	20.978	7.383	35,2%	22.176	7.706	34,7%	21.842	7.520	34,4%	20.118	8.256	41,0%	N.D.	N.D.	N.D.	21.568	7.685	35,6%	23.056	7.796	33,8%	24.752	7.547	30,5%
A22	Campogalliano - Pegagnaga	42.678	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	38.793	14.129	36,4%	40.184	14.680	36,5%	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	37.855	15.937	42,1%	42.721	16.992	39,8%	42.024	16.740	39,8%	42.983	17.063	39,7%	43.964	17.611	40,1%	
Media Direttori Viabilità Autostrade		62.527	24.280	38,8%	56.314	18.299	32,5%	55.742	18.070	32,4%	55.963	18.292	32,7%	61.404	20.077	32,7%	62.281	20.601	33,1%	62.963	20.804	33,0%	59.339	22.447	37,8%	65.947	23.460	35,6%	69.532	24.609	35,4%	71.336	24.959	35,0%	72.794	25.459	35,0%

(*) La media su tutte le direttrici è stata eseguita in coerenza con i dati disponibili in entrambi gli anni dell'orizzonte di variazione
Fonte: Elaborazioni RER su dati flussi tratte elementari autostradali fornite dalle società concessionarie 2008 – 2024

Tabella 83
Mobilità merci su strada in Emilia-Romagna: variazione percentuale veicoli pesanti sulle principali tratte autostradali della regione
(Anni 2008-2024)

Direttore Autostradale	Tratta	% Variazione 2008-2016		% Variazione 2014-2016		% Variazione 2015-2016		% Variazione 2014-2015		% Variazione 2008-2017		% Variazione 2016-2017		% Variazione 2008-2018		% Variazione 2017-2018		% Variazione 2008-2019		% Variazione 2018-2019		% Variazione 2019-2020		% Variazione 2021-2022		% Variazione 2022-2023		% Variazione 2023-2024	
		Totale	% Pesanti	Totale	% Pesanti	Totale	% Pesanti	Totale	% Pesanti	Totale	% Pesanti	Totale	% Pesanti	Totale	% Pesanti	Totale	% Pesanti	Totale	% Pesanti	Totale	% Pesanti	Totale	% Pesanti	Totale	% Pesanti	Totale	% Pesanti	Totale	% Pesanti
A14 Adriatica	Cesena - Pesaro	-9,9%	-20,1%	6,8%	5,6%	1,8%	1,3%	4,9%	4,3%	-6,6%	-16,6%	3,6%	4,4%	-6,6%	-15,1%	1,1%	1,7%	-3,1%	-12,4%	2,6%	3,2%	-8,4%	0,7%	-3,0%	-2,0%	4,8%	4,0%	2,3%	1,3%
A14 Adriatica	Bologna - Cesena	-9,7%	-17,6%	4,0%	4,0%	0,2%	0,3%	3,8%	3,7%	-6,7%	-13,8%	3,3%	4,6%	-6,7%	-12,4%	0,4%	1,6%	-5,4%	-11,6%	1,1%	1,0%	-11,3%	0,7%	3,5%	0,5%	1,6%	-0,1%	0,5%	1,7%
A1 Autosole	Piacenza - Bologna	-8,6%	-18,4%	6,2%	5,2%	-2,0%	0,7%	8,4%	4,4%	-5,0%	-12,8%	3,9%	6,8%	-5,0%	-10,7%	0,7%	2,3%	-1,9%	-9,5%	2,6%	1,4%	-13,9%	-1,2%	-3,4%	-3,3%	2,3%	1,6%	2,2%	2,9%
A13	Bologna - Ferrara	N.D.	N.D.	1,7%	2,0%	2,2%	2,3%	-0,4%	-0,3%	N.D.	N.D.	3,6%	5,4%	N.D.	N.D.	3,0%	4,9%	N.D.	N.D.	-1,8%	-0,6%	-11,8%	-0,8%	-1,9%	-1,6%	0,8%	0,4%	1,6%	2,5%
A15	Parma - Fornova di Taro	-12,8%	-25,0%	7,7%	-1,0%	-2,3%	-1,4%	10,2%	0,4%	-6,1%	-19,6%	7,6%	7,2%	-6,1%	-16,1%	5,7%	4,4%	-2,3%	-18,2%	-1,5%	-2,4%	-7,9%	9,8%	N.D.	N.D.	6,9%	1,5%	7,4%	-3,2%
A22	Campogalliano - Pegagnaga	-5,8%	N.D.	N.D.	N.D.	3,6%	3,9%	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	-1,6%	-1,5%	2,3%	1,9%	2,3%	3,2%
Media Direttori Viabilità Autostrade		-10,5%	-24,7%	-0,6%	0,0%	0,4%	1,2%	-1,0%	-1,3%	-6,0%	-14,6%	3,9%	5,6%	-5,0%	-12,7%	1,4%	2,6%	-3,4%	-11,6%	1,1%	1,0%	-11,4%	0,5%	-1,1%	-1,7%	2,6%	1,4%	2,0%	2,0%

Media dei valori assoluti dei flussi veicolari nelle tratte elementari disponibili nel corridoio
Fonte: Elaborazioni RER su dati flussi tratte elementari autostradali fornite dalle società concessionarie 2008 - 2024

Il traffico intraregionale ha un carattere prevalentemente locale, con più del 70% delle merci che percorre una distanza inferiore ai 50 km. Ciò è determinato dalla domanda frammentata che alimenta la polverizzazione dell'offerta. L'Emilia-Romagna è una regione ad alta vocazione di imprese manifatturiere il cui tessuto produttivo si suddivide in migliaia di imprese di micro e piccola dimensione.

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 35 quintali, in larga parte di proprietà dell'impresa e connotati da minori prestazioni rispetto agli operatori specializzati nel trasporto in "conto terzi", tradizionalmente più efficienti in termini di saturazione dei mezzi e dotati di veicoli più recenti e per questo meno inquinanti.

Gli ultimi dati dell'Istituto Nazionale di Statistica, relativi al 2023, evidenziano una diminuzione delle tonnellate trasportate in conto proprio rispetto al 2022 (-3,8%). Similmente, anche le tonnellate trasportate in conto terzi registrano una flessione rispetto al 2022 (-4,65%), in controtendenza rispetto agli anni precedenti. Tali performance sono da attribuire in larga parte alla crisi produttiva in atto. Come si può notare dalla tabella sottostante, il dato 2022 riferito alle distanze medie percorse (km medi) pare fuori scala sia rispetto agli anni precedenti sia al 2023, e ciò potrebbe essere causato da un errato conteggio.

Tabella 84
Trasporto complessivo di merci su strada, per titolo di trasporto, con origine in Emilia-Romagna
(Anni 2005–2023)

Origine:	Conto proprio			Conto terzi			Totale		
Emilia-Romagna	Tonnellate	Tkm (migliaia)	km medi	Tonnellate	Tkm (migliaia)	km medi	Tonnellate	Tkm (migliaia)	km medi
2005	30.430.950	1.538.088	50,50	150.348.999	20.987.583	139,60	180.779.949	22.525.671	124,60
2008	31.467.583	1.443.379	45,90	162.387.006	19.701.536	121,30	193.854.589	21.144.915	109,10
2010	31.249.827	1.516.573	48,50	159.703.821	20.273.440	126,90	190.953.648	21.790.012	114,10
2011	31.155.631	1.430.666	45,90	148.305.894	16.623.222	112,10	179.461.525	18.053.888	100,60
2012	30.605.075	1.206.105	39,40	128.906.226	14.404.324	111,70	159.511.301	15.610.430	97,90
2013	22.057.003	921.031	41,80	120.393.248	14.598.565	121,30	142.450.251	15.519.596	108,90
2014	19.520.488	902.078	46,20	101.942.010	11.720.796	115,00	121.462.498	12.622.874	103,90
2015	15.133.593	1.009.458	66,70	100.783.749	13.595.342	182,40	115.917.342	14.604.800	103,90
2016	13.913.791	811.493	58,30	106.999.384	13.784.314	128,83	120.913.175	14.595.807	120,71
2017	13.568.618	717.033	52,80	111.934.767	14.481.989	129,38	125.503.385	15.199.022	121,10
2018	11.733.995	689.173	58,70	103.571.811	15.251.004	147,25	115.305.806	15.940.177	138,24
2019	11.577.205	705.985	61,00	106.606.524	15.756.699	147,80	118.183.729	16.462.684	139,30
2020	11.672.461	716.011	61,34	108.066.519	15.275.178	141,35	108.066.519	15.275.178	141,35
2021	9.592.106	665.550	69,39	116.563.682	17.651.977	151,44	126.155.788	18.317.528	145,20
2022	11.422.951	645.070	56,50	123.260.069	17.591.344	142,70	134.683.019	18.236.415	135,40
2023	10.990.839	726.610	66,1	117.527.889	15.872.574	135,1	128.518.728	16.599.184	129,20

Fonte: Elaborazione RER su base dati ISTAT. Le quantità si riferiscono al traffico effettuato da veicoli di portata utile non inferiore a 35 quintali immatricolati in Italia (fonte ISTAT)

9.3.2 Le imprese di autotrasporto in regione

Nel 2022 la Regione ha effettuato una “Analisi dell’autotrasporto in Emilia-Romagna: aggiornamento dati, modelli emergenti e trend futuri” con l’obiettivo di tracciare un quadro aggiornato del settore autotrasporto in Emilia-Romagna, identificando le dinamiche di evoluzione, i flussi intercettati, le caratteristiche del parco veicolare circolante, gli impatti ambientali generati dallo stesso.

L’autotrasporto si presenta come un settore molto complesso, articolato e in crescita. In Emilia-Romagna è composto da circa 8.000 imprese e da almeno un decennio registra l’incremento del fatturato, del numero di lavoratori dipendenti e della dimensione media delle imprese. Dinamiche analoghe si osservano anche a livello nazionale.

In dettaglio, il servizio di autotrasporto si è sviluppato grazie ai processi di terziarizzazione che prendono avvio con la decisione di operatori economici di affidare alle società di autotrasporto la movimentazione di merce. Tali processi si fondano sulla fiducia reciproca che gli uni ripongono nell’affidabilità e nell’efficienza degli altri.

Offre servizi molto articolati, che raramente si limitano al trasporto della merce da un luogo ad un altro. Sono per lo più parte integrante di catene di fornitura non brevi, che si caratterizzano per alcune operazioni tipiche, tra cui: la merce da spedire spesso è conservata anche per brevissimi periodi di tempo in magazzini, i mezzi da impiegare sono organizzati in viaggi che quanto più possibile prevedono un carico anche per il ritorno, le informazioni dei clienti vengono integrate a quelle dei gestori dei magazzini, dei guidatori dei mezzi, dei gestori di eventuali altre modalità di trasporto da impiegare (ad esempio: una tratta da percorrere in treno).

Per riuscire a cogliere la complessità del settore è indispensabile considerare l’autotrasporto come elemento costitutivo essenziale di un settore produttivo di servizi più ampio, che offre al resto del sistema economico e alla collettività non solo locale una molteplicità di servizi di vario tipo.

Questa ricchezza dell’offerta può essere percepita e valorizzata riconducendo le aziende del settore a specifici comparti eterogenei l’uno rispetto all’altro. Seguendo l’impostazione adottata nei primi anni del 2000 dall’Osservatorio Contract Logistics Gino Marchet del Politecnico di Milano, si distinguono i seguenti comparti: autotrasportatori organizzati in società di capitali, autotrasportatori organizzati in società di persone e imprese individuali, corrieri espresso, gestori di interporti, gestori di magazzini, operatori ferroviari e del trasporto combinato, spedizionieri, altri operatori logistici. Ciascuno con proprie caratteristiche e specifiche dinamiche.

La crescita economica in atto dopo la crisi pandemica in regione e in Italia ha contribuito a potenziare lo sviluppo già in atto nel settore dell’autotrasporto, da attribuire, oltre che come detto ai processi di outsourcing, anche in buona parte all’E-Commerce. Un fenomeno che ha preso avvio ormai più di 30 anni fa e che ha modificato radicalmente le abitudini di consumo e al quale le aziende di trasporto devono rispondere riorganizzandosi con rapidità ed efficacia, mostrando tanta flessibilità di fronte alle esigenze emergenti.

Da una parte si stanno moltiplicando i magazzini di prossimità dediti all’E-Commerce, sia per prodotti a scorta sia come transit-point: piccoli depositi fuori dalle grandi città e micro-depositi all’interno delle città. Dall’altra, per soddisfare richieste sempre più incalzanti di prodotti venduti online, è necessaria una quantità di mezzi tale da rendere gli investimenti non sostenibili economicamente, e che spesso girano semi-vuoti nei centri urbani per consegnare gli acquisti in tempi sempre più rapidi con inevitabili impatti negativi sull’ambiente per le emissioni prodotte in quantità crescenti.

C’è poi un ulteriore aspetto che gioca un ruolo fondamentale: la digitalizzazione dei processi. Come strumento per l’efficienza e la flessibilità operativa. Restando nell’ambito dell’E-Commerce, sarà un elemento sempre più importante per il trasporto delle merci vendute online: da una parte per questioni operative la merce deve poter essere tracciata in tempo reale, dall’altra parte il consumatore ha bisogno di informazioni chiare, precise e trasparenti.

Per digitalizzazione si intendono tecnologie innovative che negli ultimi tempi si stanno applicando anche al settore dei trasporti e della logistica delle merci, in particolare: Intelligenza artificiale, Big data analytics, Blockchain (i documenti cartacei si trasformano in oggetti digitali, con effetti su: gestione dei documenti di trasporto - i.e. fatture, ddt, ecc. -, tracciabilità delle merci, monitoraggio delle flotte di automezzi, ecc.) e Internet of Things (sfruttare le informazioni digitali raccolte per tracciare lo stato dell'arte di una spedizione, monitorare le condizioni dei prodotti, la temperatura e i livelli di umidità ecc.).

Le prospettive di sviluppo dell'autotrasporto appena accennate devono però fare i conti con la carenza di autisti. Il numero delle persone titolari di patenti C per la guida di automezzi per il trasporto di merce sta diminuendo negli ultimi anni, e ancor di più nei prossimi, dato che il numero di quelli che andranno in pensione sarà superiore ai neopatentati che via via si affacceranno su questo mercato del lavoro. Una situazione che accomuna l'Italia a Francia, Germania, Gran Bretagna, a cui per il momento si è dato risposta ricorrendo ad autotrasportatori dell'Est Europa. La loro comparsa sulla scena risale a ben 20 anni fa. Nel 2004, infatti, fanno il loro ingresso in UE Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Slovenia, Ungheria. Tre anni dopo entrano Bulgaria e Romania. Da allora l'autotrasporto italiano ha dovuto confrontarsi con una concorrenza basata su salari più bassi, fisco più leggero, contributi previdenziali irrisori. Di conseguenza, il traffico internazionale gestito da trasportatori italiani è crollato a vantaggio delle imprese dell'Est Europa. Spesso sono operatori italiani che ingaggiano in subvezione autisti dell'Est a costi del Paese di origine e praticano cabotaggio. Solo nel 2020 l'Unione Europea ha varato il "Pacchetto Mobilità dell'UE" al fine di sanare queste situazioni.

Per completare questa introduzione dedicata ad alcuni temi che caratterizzano l'autotrasporto, non si può non ricordare il ruolo centrale che rivestono le scuole di formazione per il trasporto e la logistica attive da anni nei nostri territori. Scuole ITS e corsi IFTS forniscono le conoscenze adeguate all'inserimento lavorativo in aziende logistiche e del trasporto orientate all'innovazione. Con buoni esiti occupazionali.

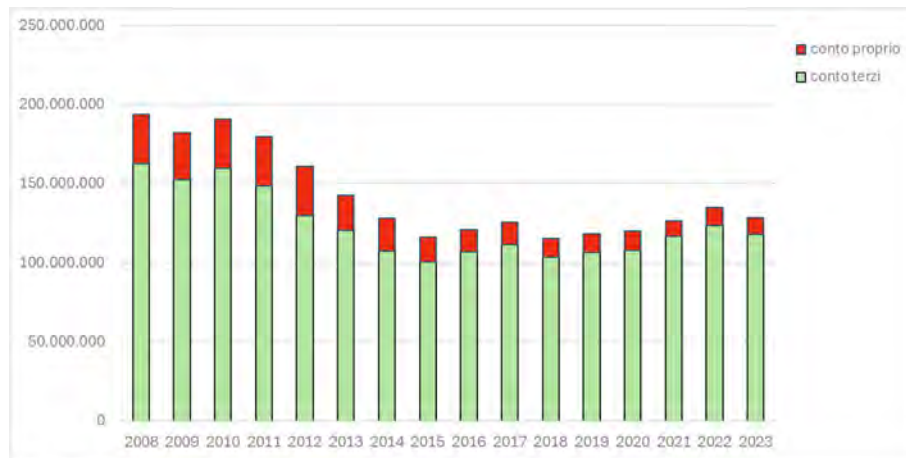
Nel corso degli ultimi anni il trasporto conto terzi è cresciuto in modo molto rilevante rispetto al trasporto conto proprio. La sua crescita è da attribuire alla esternalizzazione delle attività di trasporto ad operatori di settore specializzati da parte di imprese agricole, estrattive, manifatturiere, dei servizi alle imprese e alla persona.

L'affidare a terzi il trasporto delle merci ha fatto sì che il trasporto conto terzi abbia raggiunto recentemente volumi di tutto rilievo (si veda la colonna dei pesi percentuali nella figura seguente). In Emilia-Romagna, la merce trasportata nel 2023 per conto proprio ha raggiunto le 10.990.839 tonnellate (8,55%), mentre in conto terzi le 117.527.889 tonnellate (91,45%). Rispetto ai dati registrati nel 2022 la merce trasportata in conto proprio ha subito un calo del 3,78 %, così come quella in conto terzi in maniera, ma più marcata, pari al 4,65%.

Tale performance può essere ricondotta in parte alla flessione dei flussi dovuti alle tensioni politico-economiche sia agli eventi alluvionali verificatesi in Emilia-Romagna nel 2023.

Figura 156

Flussi di merce su strada in conto terzi e in conto proprio in Emilia-Romagna
(periodo 2008-2023; tonnellate, valori percentuali)



Fonte: elaborazioni di Fondazione ITL su dati Istat, I.Stat sezione "Servizi"

In Italia nel 2023 il conto terzi ha raggiunto l'86,5%, contro il 13,5% del trasporto di merce conto proprio in linea con quanto registrato nel 2022 e 2021. Nel 2008 le medesime percentuali erano rispettivamente pari a 69% e 31%.

Nel corso degli ultimi 10 anni questi pesi sono cambiati in modo molto rilevante. Ma la media nazionale è inferiore al dato dell'Emilia-Romagna, perché in alcune regioni sia del nord che del centro-sud Italia i processi di esternalizzazione delle attività di trasporto sono meno sviluppati e minore è la propensione ad affidare a terzi segmenti importanti dell'attività produttiva.

9.4 IL TRASPORTO FERROVIARIO DELLE MERCI E I NODI INTERMODALI

9.4.1 Infrastruttura e nodi

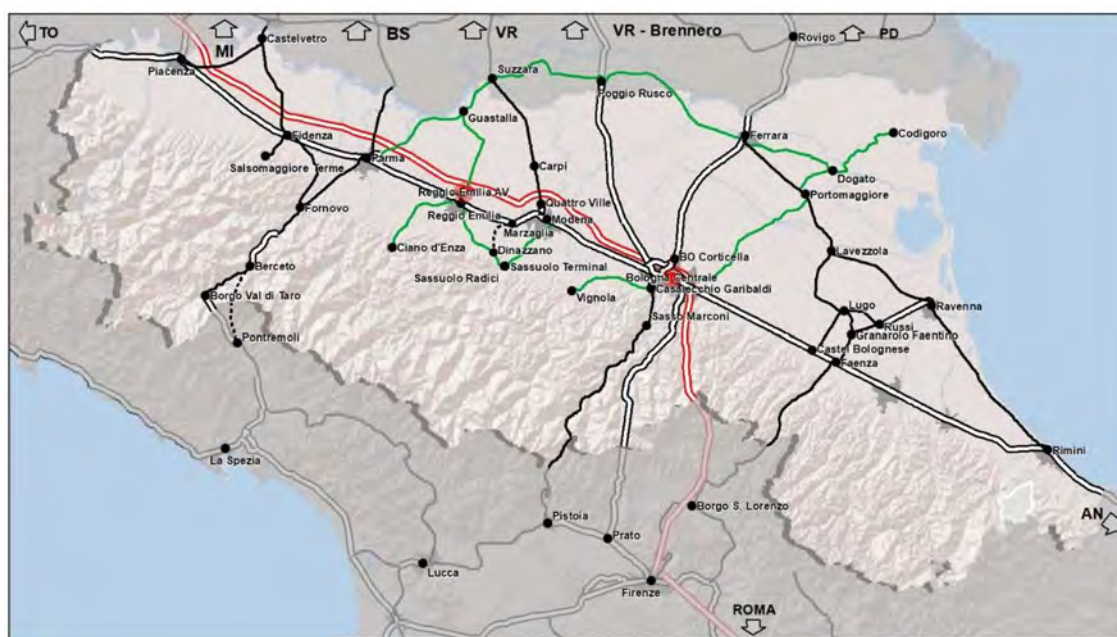
Il Piano regionale dei trasporti (PRIT 2025) ha riorganizzato l'**Emilia-Romagna come un'unica piattaforma logistica**, cercando di interconnettere nel modo più efficiente più modalità di trasporto. Uno dei principali elementi infrastrutturali della piattaforma è la rete ferroviaria con i relativi impianti e nodi logistici.

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

- 1.315 km gestiti da Rete Ferroviaria Italiana (RFI)²⁰;
- 364 km gestiti dalla Ferrovie Emilia-Romagna (FER)²¹.

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

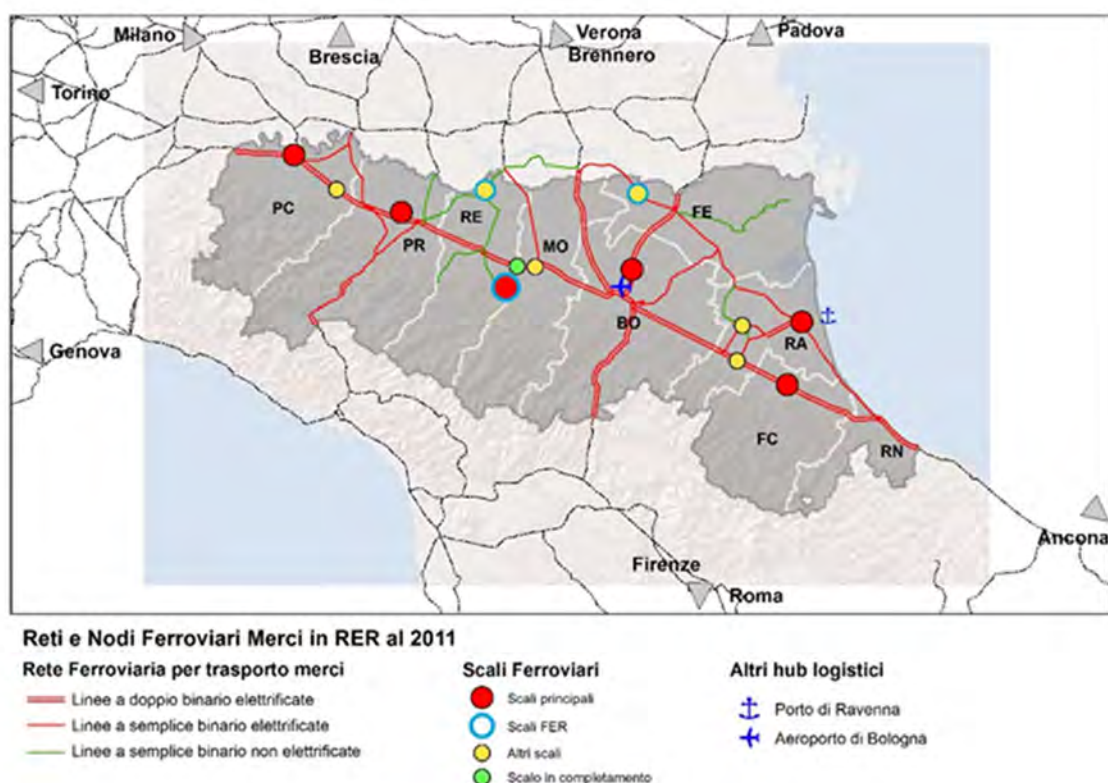
Figura 157
Schema Rete Infrastrutturale ferroviaria PRIT 2025



²⁰ RFI è il gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale ai sensi del D.Lgs. 188/2003.

²¹ FER è il gestore dell'infrastruttura ferroviaria regionale ai sensi della L.R. 30/1998.

Figura 158
La rete ferroviaria utilizzata per le merci della regione Emilia-Romagna PRIT 2025



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. Anche le linee di collegamento fra la linea Adriatica (Bologna – Rimini) e il Porto di Ravenna presentano alcune limitazioni, in particolare sulla velocità massima ammessa per i treni con massa assiale di 22,5 t. Per incrementare la capacità dell'infrastruttura, sono in corso di progettazione e/o realizzazione diversi interventi finalizzati all'ammodernamento e potenziamento delle infrastrutture esistenti per renderle compatibili con i nuovi standard di modulo (750 m), peso assiale (Categoria D4) e sagoma dei convogli (PC/80). In particolare, RFI sta attuando il potenziamento tecnologico della linea Bologna - Padova. FER sta predisponendo i lavori di elettrificazione del corridoio ferroviario Parma - Suzzara - Poggio Rusco, con completamento previsto nel 2025. In dettaglio, i lavori sono terminati e attualmente è in corso la fase di verifica tecnica e di collaudo dell'infrastruttura. Seguirà la certificazione degli enti terzi, quest'ultima propedeutica per richiedere l'AMIS, l'Autorizzazione alla Messa in Servizio presso ANSFISA, con attivazione del servizio di circolazione elettrica nei primi mesi del 2026. Sulla linea Ravenna - Rimini è in corso la progettazione preliminare il potenziamento e ammodernamento dell'infrastruttura. Mentre, per la relazione Poggio Rusco - Ferrara - Ravenna è in corso uno studio di fattibilità relativa alla bretella di Faenza.

Per quanto riguarda il potenziamento dell'accessibilità ferroviaria dell'Hub portuale di Ravenna e del relativo retroporto RFI ha svolto Dibattiti Pubblici e ha sviluppato la documentazione per valutazione della fattibilità delle alternative progettuali (DOCFAP), a cui seguirà la progettazione di Fattibilità Tecnica ed Economica di interventi strategici sulle linee facenti parti della Core Network della rete TEN-T, quali: la quadruplicazione della tratta Bologna-Castel Bolognese (con caratteristiche di Alta Velocità e Alta Capacità - AV/AC – del costo stimato di circa 5.000 M€), il raddoppio e soppressione dei passaggi a livello della tratta Castel Bolognese-Russi. Tali interventi si andranno ad affiancare a quelli previsti per il potenziamento dell'infrastruttura sia sulla Dorsale Sinistra sia su quella Destra del canale Candiano. Tali interventi infrastrutturali risultano quanto più prioritari e assolutamente

necessari al fine di perseguire l'incremento dei flussi di merce su ferro in accordo con gli obiettivi di intermodalità perseguiti dalla Regione.

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

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

Il corridoio Baltico-Adriatico ha origine nei porti di Gdansk, Gdynia, Szczecin e Swinoujscie (Polonia), poi, attraversando gli stati di Repubblica Ceca, Slovacchia e Austria, raggiunge il porto di Capodistria (Slovenia), fino a collegare i porti italiani di Trieste, Venezia e Ravenna. Per quanto riguarda il suo percorso in Emilia-Romagna, si innesta lungo l'asse Padova – Bologna, interessando gli interporti di entrambe le città, quindi, prosegue verso Ravenna.

Il corridoio Mediterraneo si estende dai porti della Penisola Iberica di Algeciras, Cartagena, Valencia, Tarragona e Barcellona fino all'Ungheria e al confine ucraino, attraversando la parte meridionale della Francia, il Nord dell'Italia e la Slovenia, con un ramo che si estende in Croazia. Per quanto riguarda il percorso che interessa il territorio nazionale, il corridoio transita lungo i nodi ferroviari di Torino Orbassano, Novara Boschetto, Milano Smistamento, Verona Quadrante Europa, Interporto di Padova e i porti di Venezia Marghera e Trieste. Da Padova il corridoio si estende fino alla città di Ravenna, transitando dall'interporto di Bologna.

Il corridoio Scan-Med è il più lungo della rete europea TEN-T e l'obiettivo è quello di collegare i Paesi Scandinavi e i più importanti nodi della Germania e dell'Italia. Per la regione Emilia-Romagna il corridoio si innesta sull'asse Verona-Bologna e quindi prosegue verso Sud in direzione Firenze e verso Est, sull'asse Via Emilia, per poi proseguire lungo la dorsale adriatica.

Tabella 85
Interventi di adeguamento previsti sulla rete principale RFI in regione E-R
(Fonte: PRIT 2025, PIR RFI)

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

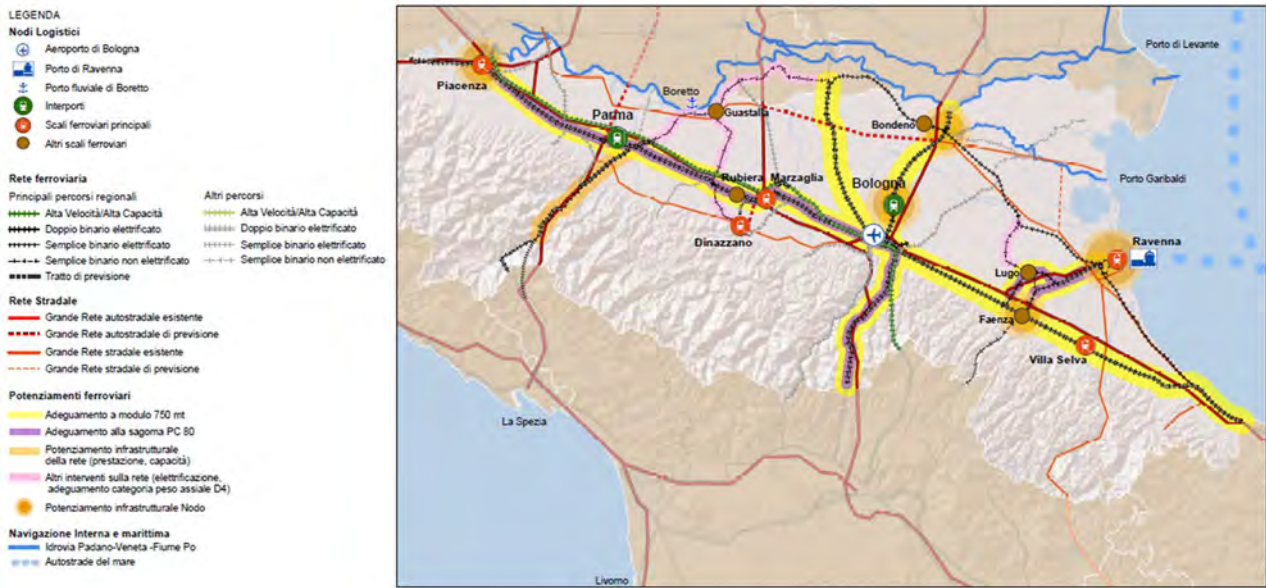
Per tutte le infrastrutture ferroviarie che fanno parte dei corridoi europei, come già ricordato, nei prossimi anni sono previste opere di adeguamento agli standard tecnici, in particolare quelli riguardanti la sagoma limite P/C80, il modulo di 750 m e il carico assiale D4 (22,5 t/asse), cui si aggiungerà gradualmente anche l'installazione del sistema European Rail Traffic Management System (ERTMS) di livello 1 (in completamento) e di livello 2-3 (entro il 2030).

Oltre agli interventi indicati, rivestono particolare importanza, anche in ragione dell'elevato traffico merci che la percorre, l'adeguamento della Castel Bolognese-Ravenna e la Faenza-Ravenna, che

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

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

Figura 159
Sistema Logistico Emilia-Romagna



Fonte: PRIT 2025

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

Tabella 86
I nodi intermodali regionali principali sulla rete RFI e FER

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	

Agli impianti merci RFI si aggiungono quelli dell'infrastruttura ferroviaria regionale gestita da FER. Il principale è lo scalo di Dinazzano, il cui collegamento con la Diretrice Bologna – Milano è oggetto di interventi di ammodernamento degli impianti di esercizio.

Il sistema degli scali regionali nel suo complesso copre tutte le tipologie di traffici intermodali, (marittimo e combinato terrestre) e le specializzazioni merceologiche (casce mobili, traffico tradizionale e contenitori). Il sistema produttivo regionale ha soprattutto vocazione manifatturiera di trasformazione e richiede servizi di importazione di materie prime legate al trasporto tradizionale.

Tabella 87
Caratteristiche dei nodi intermodali (Elaborazione ITL)

	Intermodale Marittimo	Combinato Terrestre	Tradizionale	Rail Port
Villa Selva		<input type="checkbox"/>		
Terminal PC		<input type="checkbox"/>		
Interporto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Interporto PR		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dinazzano	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rubiera	<input type="checkbox"/>			
Lugo		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Ravenna	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Faenza		<input type="checkbox"/>		

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

Per quanto riguarda le piattaforme intermodali e i nodi logistici si sottolinea che nel Nord Italia, dove la presenza industriale è più forte, la competizione tra i nodi è diventata sempre più aspra ed è necessario, per crescere e attrarre traffico, disporre di risorse e infrastrutture. La maggior parte del traffico ferroviario merci si attesta nei nodi del Nord Italia.

Perché la piattaforma logistica regionale costituisca un gate di ingresso nel continente europeo per le merci e perché il trasporto ferroviario riesca ad avere un ulteriore rilancio, occorre superare le comprensibili rivalità e collaborare per raggiungere lo stesso obiettivo.

In questo quadro la Regione ha attivato azioni di sinergia tra i nodi principali. Nel 2017 è stato avviato un tavolo tra Regione, Terminali Italia e le principali piattaforme intermodali regionali che è confluito nella costituzione, nel 2018 del **Cluster di ER.I.C. (Emilia-Romagna Intermodal Cluster)** con i principali referenti del sistema intermodale regionale, per lo sviluppo di azioni collaborative.

Il 16 marzo 2018 è stato sottoscritto (tra Regione Emilia-Romagna, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale, Cepim Spa, Dinazzano Po Spa, Interporto Bologna SpA, Terminal Rubiera Srl, Lotras Srl, Terminali Italia Srl Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, Hupac SpA) un Protocollo d'Intesa finalizzato a dare avvio a iniziative di qualificazione, sviluppo e promozione del "*cluster intermodale regionale*" nel contesto nazionale e internazionale denominato: Accordo per la crescita del sistema intermodale regionale.

In seguito, è stato sottoscritto un accordo attuativo volto a identificare e declinare il piano di azioni da intraprendere per la valorizzazione del cluster intermodale sul contesto internazionale, negli ambiti tematici di interesse prioritario, con orizzonte temporale 2018-2020. Nell'ottobre 2019 la compagine di ER.I.C. ha visto l'ingresso di Sapir SpA. Tale accordo attuativo è stato riconfermato a

fine 2020 con la firma del nuovo Protocollo di intesa che definisce le attività 2021-2025 per lo sviluppo e la promozione della collaborazione del sistema delle piattaforme intermodali della Regione Emilia-Romagna a livello nazionale e internazionale. La società Hupac S.p.A. ha ceduto alla società Terminal Piacenza Intermodale S.r.l. il contratto con ER.I.C., ritenendo tale società maggiormente rilevante strategicamente e territorialmente ai fini del cluster e a luglio 2022 è entrata a farne parte la società Lugo Terminal S.p.A.

Il volume del traffico ferroviario complessivo del cluster ER.I.C. rappresenta oltre l'89% del totale del volume movimentato nella regione Emilia-Romagna.

Nel corso del 2024 sono stati realizzati convegni e approfondimenti al potenziamento del network intermodale della Regione Emilia-Romagna attraverso iniziative dell' "Alleanza regionale per il trasporto ferroviario delle merci", finalizzati a dare evidenza a progetti ed iniziative avviate da realtà imprenditoriali con MTO ed operatori della filiera logistica per incrementare la quota di trasporto intermodale delle imprese.

Gli eventi, pianificati su diverse aree del territorio regionale, dall'Emilia centrale alla Romagna, sono stati orientati a valorizzare le esperienze avviate sul territorio in termini di nuovi servizi intermodali e/o maggior flussi veicolati su ferro anche grazie al supporto all'incentivazione dello shift modale dovuto agli effetti della legge regionale.

La prima iniziativa, tenutasi il 18 giugno 2024 a Sassuolo è stata volta a presentare le strategie per l'innovazione e sostenibilità della Logistica in Emilia-Romagna. Hanno completato l'iniziativa le case history, presentate da alcuni membri del Cluster ER.I.C. e da operatori, lato domanda, che hanno attuato modalità di trasporto intermodale e sostenibile.

La seconda iniziativa si è tenuta tra il 25 e il 27 giugno 2024 a Shanghai, in occasione della Fiera Transport Logistic China. In tale occasione, la regione Emilia-Romagna con il supporto di ITL ha promosso l'internazionalizzazione del Cluster ed evidenziato le sinergie tra i nodi logistici regionali e le potenzialità del porto e retroporto di Ravenna e i relativi collegamenti con il Nord Europa e gli interventi strategici e le iniziative volti a supportare il sistema logistico e intermodale, le reti di trasporto e il potenziamento dei corridoi, infrastrutture cruciali per lo sviluppo della competitività delle imprese.

9.4.2 Andamento del traffico merci

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

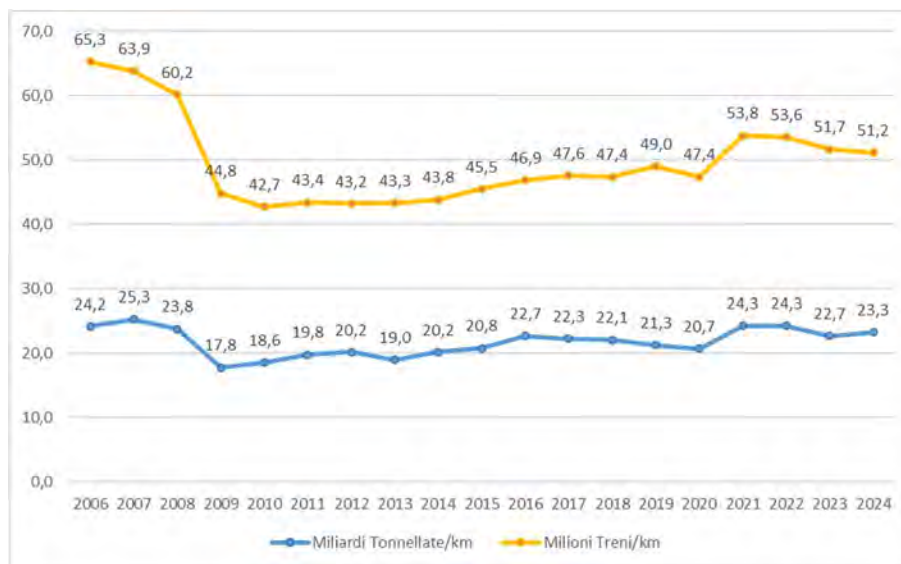
Il trasporto ferroviario delle merci, pur risentendo dell'andamento congiunturale dell'economia europea ed essendo stato colpito dall'impatto della pandemia, ha recuperato i volumi movimentati e superato quelli del 2019.

La stabilità del traffico ferroviario nel 2022 si è posta in controtendenza rispetto alla grave caduta della produzione industriale nazionale (da cui dipende direttamente la domanda di trasporto) e le dinamiche del sistema ferroviario nazionale sono sostanzialmente coerenti con quelle dei principali concorrenti europei e in alcuni casi addirittura migliori. Questo dimostra che le misure di sostegno diretto al trasporto ferroviario sostenute dall'Unione Europea e attuate dal Governo nazionale e dalle Regioni, funzionano e hanno avuto un ruolo determinante per scongiurare il crollo del trasporto ferroviario che si stava registrando negli ultimi 10 anni. Tuttavia, nel 2023 si è verificata una nuova riduzione sia delle tonnellate/km di merce sia del numero di treni/km, proseguita anche nel 2024.

Diversi fattori hanno causato il brusco rallentamento della crescita dell'economia globale, strettamente interconnessi fra loro e con profondi riflessi sulla movimentazione delle merci: la forte crisi energetica che ha portato l'inflazione ai livelli più alti da molti decenni e le conseguenti politiche monetarie restrittive con l'aumento dei tassi di interesse e la diminuzione del potere d'acquisto e dei salari reali in molti Paesi; l'interruzione delle forniture dovuta all'aumento dei conflitti e agli eventi climatici avversi che hanno provocato l'aumento dei prezzi e limitato la circolazione dei generi soprattutto alimentari.

Negli ultimi vent'anni il trasporto ferroviario merci in Italia ha sostanzialmente mantenuto inalterata la quota domanda o merce trasportata (periodo 2006-2022 di tonn*km), efficientando al contempo la propria offerta di trasporto facendo circolare meno treni a parità di volumi gestiti (2000-2022 -18% treni*Km). Tuttavia, il 2022 ha presentato segnali di regressione (-0,4 % rispetto al 2021) poi concretizzatesi nel 2023 dove si è assistito a una contrazione dei volumi di merce trasportata (ton*km) di circa il -6,5 % rispetto al 2022. Tale trend si è proseguito anche nel 2024, nonostante il volume di merce trasportata sia aumentato leggermente di circa 2,6 %. Si segnala, rispetto al 2023 la riduzione del numero di treni*km effettuati a fronte dell'aumento di merce trasportata. Tale andamento evidenzia da un lato un miglioramento dell'efficienza del trasporto su ferro, che può essere influenzato da diversi fattori quali l'adeguamento delle infrastrutture ferroviarie agli standard europei e di tecnologie avanzate dei sistemi di controllo e gestione del traffico ferroviario, che consentono di aumentare la capacità e l'efficienza operativa. Da un altro lato la diminuzione dei treni effettuati può essere legata anche alle difficoltà operative legate alla complessità dell'organizzazione della catena logistica e alle ripercussioni in relazione agli interventi di potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria in atto sulla rete nell'ambito del PNRR.

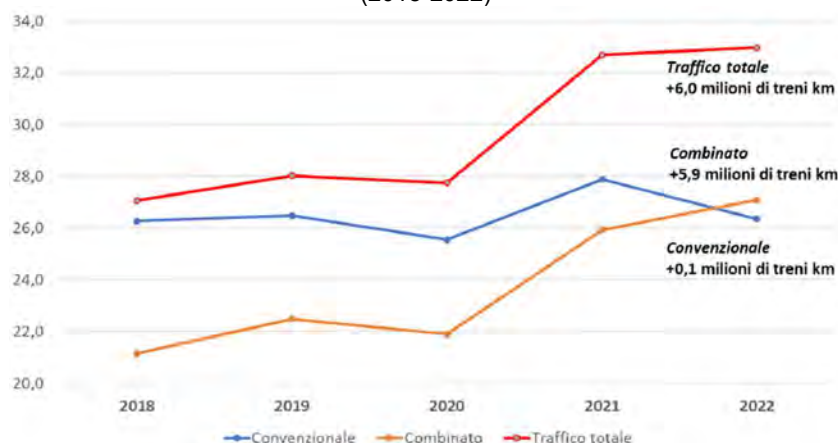
Figura 160
Evoluzione del traffico merci ferroviario in Italia tonn*km e treni*km e t
(2006-2024)



Fonte: Fermerci Rapporto Annuale 2025 - Trasporto Ferroviario Merci Italiano

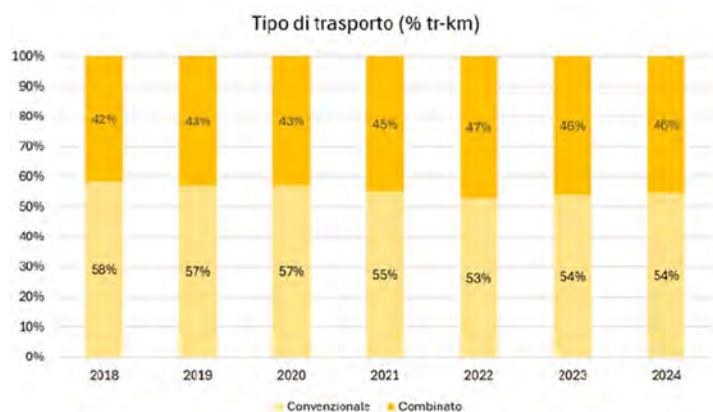
In Italia a partire dal 2018 il traffico combinato è sostanzialmente esploso con un incremento dell'offerta di quasi 6 milioni di treni*km (5,9 %) a fronte di un incremento del traffico convenzionale di soli 100 mila treni km raggiunto nel 2022. Nel 2023 e 2024 i volumi si sono mantenuti pressoché costanti, registrando un leggero aumento della quota dei volumi di traffico in combinato (46% in termini di treni*km), indicando un progressivo aumento delle percorrenze di questo tipo di trasporto.

Figura 161
Andamento traffico in Italia (milioni treni*km)
(2018-2022)



Fonte: Isfort Conclusioni-Rapporto-Annuale-Trasporto-Ferroviario-Merci-Italiano ed.feb2023

Figura 162
Volumi totali del traffico merci ripartiti per trasporto convenzionale e combinato (treni*km)
(2018-2024)



Fonte: RFI – Piano Commerciale ed. ottobre 2025

Il confronto tra l'evoluzione della domanda di trasporto (indice di produzione industriale), dell'offerta di trasporto ferroviario (treni*km), della capacità del vettore ferroviario di assorbire la domanda di trasporto (tonnellate*km) e l'intensità delle risorse messe a disposizione per incentivare il trasporto ferroviario (ferrobonus nazionale e regionale e norma merci) permettono di apprezzare l'efficacia delle misure rispetto all'obiettivo delle norme che le regolano, ovvero scongiurare il declino del trasporto ferroviario e affrontare la sfida del riequilibrio modale.

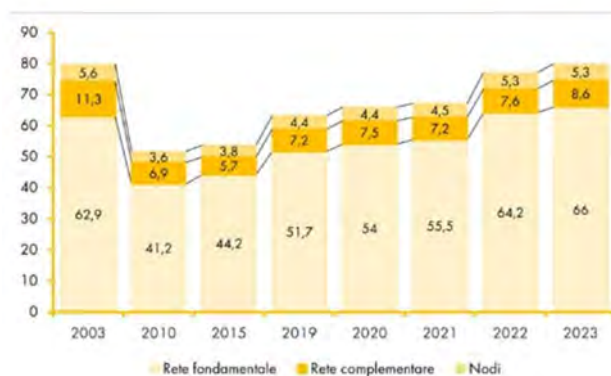
Nel 2024, secondo i dati ISTAT, la produzione industriale ha continuato a diminuire (-3,5 %), dopo l'ampio rimbalzo post-pandemico del 2021 a cui era seguita la decrescita nel 2023, mentre il Prodotto Interno Lordo continua ad aumentare in maniera stabile e ha fatto registrare una crescita del +0,7% rispetto al 2023.

In particolare, il trend negativo avviatosi nel 2023 si è acuito nel corso del 2024, durante il quale si sono registrati cali significativi nella produzione industriale dei beni di consumo durevoli (-7,3%) e dei beni strumentali (-10,7%), mentre l'unica crescita è stata osservata nel settore dell'energia (+5,5

%). Esaminando i settori specifici, si evidenzia che il 2024 è stato un anno difficile per l'Industria del legno, della carta e della stampa, con una produzione in calo del 9 %. Cali significativi sono stati registrati anche nel settore del tessile, dell'abbigliamento e delle pelli (-10,5%), la produzione di prodotti chimici (-4%), nella produzione dei mezzi di trasporto (-11,3%), quest'ultimo a causa della contrazione della domanda sia in import che in export. Mentre registrano aumenti incoraggianti i settori della fornitura di energia elettrica, gas e vapore ad aria (+1,1%) e dei prodotti farmaceutici (+3,8%).

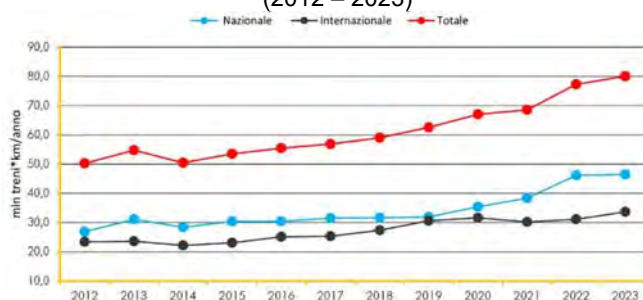
I volumi del traffico merci rilevato da RFI, nel 2023, ha raggiunto i livelli del 2003, dopo oltre 10 anni di lenta, ma costante risalita, arrivando alla soglia degli 80 milioni di treni*km. Hanno avuto costante aumento sia i traffici nazionali, che quelli internazionali. Dal 2022 al 2023 i traffici internazionali hanno subito l'incremento maggiore. Nel 2024 sono varianti leggermente i volumi totali ma la distribuzione del traffico merci sulle diverse tipologie di rete è rimasta pressoché costante al 2023.

Figura 163
Distribuzione traffico merci su intera rete RFI (treni*km programmati)
(2003-2023)



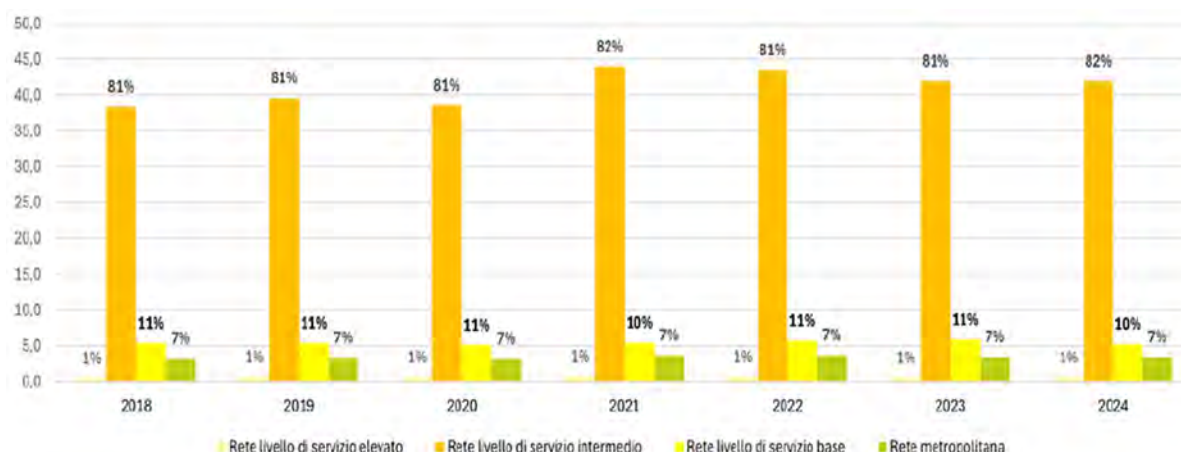
Fonte: RFI

Figura 164
Andamento traffico (treni*km contrattualizzati)
(2012 – 2023)



Fonte: RFI

Figura 165
Distribuzione per classe di rete 2018-2024 (treni*km rendicontati)
 (2018-2024)



Fonte: RFI

In Emilia-Romagna il traffico ferroviario merci è stato in crescita fino al 2007, superando i 15 milioni di tonnellate, per arrestarsi e toccare il minimo, nel 2009, a una quota inferiore a 12 milioni di tonnellate. Dal 2010 si è registrata un'inversione di tendenza, accentuata soprattutto sui collegamenti retroportuali da Ravenna in direzione dell'area produttiva localizzata nel centro Emilia e da qui ai porti di esportazione del nord Tirreno.

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

Nel 2021 si registra un rimbalzo record che porta il traffico ferroviario a raggiungere circa 21.500.000 tonnellate a fronte di una movimentazione complessiva di quasi 23.000.000²², questo grazie alla ripresa economica ed alla legge regionale di incentivazione al trasporto ferroviario L.R.30/2019 che ha incentivato circa 830.000 tonnellate di merce aggiuntiva.

Nel 2022 si osserva un sostanziale assestamento delle tonnellate – 21.800.000 - dovuto agli effetti del protrarsi della guerra in Ucraina sul traffico di inerti, nonché al caro energia che ha inciso pesantemente sulla competitività del trasporto ferroviario.

Tuttavia, a causa delle incertezze derivanti dalla congiuntura geo-politica ed economica, per l'effetto delle chiusure infrastrutturali per lavori di potenziamento e a seguito degli eventi calamitosi che hanno pesantemente interessato la Regione, nel 2023 si è verificata una contrazione dei volumi di merce trasportata (-3,67% rispetto al 2022), i quali ammontano a circa **21.000.000 di tonnellate**.

Questa tendenza è proseguita anche nel 2024, durante il quale si è verificata una flessione ancora più significativa dei volumi di merce trasportata (-8,6% rispetto al 2023), che complessivamente hanno raggiunto circa le 19.200.000 tonnellate.

Il quadro complessivo del trasporto ferroviario delle merci vede un incremento dei flussi nel tempo, il quale è sicuramente dovuto alla tenuta del sistema delle piattaforme regionali ma anche ai benefici indotti dalle Leggi regionali di incentivazione (15/2009, 10/2014, 30/2019 e 24/2022), che hanno sostenuto negli ultimi anni i traffici ferroviari aggiuntivi con origine e/o destinazione in Emilia-Romagna e hanno consentito di avvicinare la competitività del trasporto merci su ferro a quello su

²² La differenza tra le tonnellate movimentate e il traffico ferroviario è dovuta al conteggio doppio dei traffici fra i nodi regionali.

gomma, permettendo una consistente diversione modale. Tuttavia, occorre evidenziare il consolidarsi del calo dei flussi di merce su ferro, nonostante le misure di incentivazione e sostegno attuate. Questo è da attribuirsi in primo luogo alla crisi produttiva registrata in Italia in seguito alla pandemia, la quale è stata ulteriormente aggravata dalla forte instabilità geopolitica sia in Europa (conflitto Russo-Ucraino) sia nel Mar Rosso. Inoltre, pesano sul trasporto ferroviario delle merci i numerosi cantieri legati agli interventi di potenziamento delle reti, finanziati con fondi PNRR, i quali nel prossimo futuro potranno offrire nuove opportunità e potenzialità di crescita dei flussi.

Si sottolinea che, qualora non fosse stata prevista la nuova legge di incentivazione L.R. 24/2022 la riduzione dei volumi avrebbe potuto essere anche ben più significativa.

Figura 166
Flussi ferroviari in Emilia-Romagna - Milioni di tonnellate
(Anni 2002-2024)



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

Il volume del traffico ferroviario del cluster delle piattaforme regionali ERIC nel 2024 rappresenta circa l'89,5% del totale del volume movimentato nella regione Emilia-Romagna, in diminuzione del 1,80% rispetto al 2023, principalmente a causa della contrazione dei flussi merci movimentati dagli interporti e dallo scalo di Dinazzano, che hanno accusato maggiormente i problemi legati alla congiuntura negativa della economia e dei trasporti internazionali. Anche la performance degli scali minori è stata negativa nel 2024, dopo l'incremento registratosi nel 2023, la quale ha determinato il raggiungimento di sole 19.200.000 di tonnellate complessive.

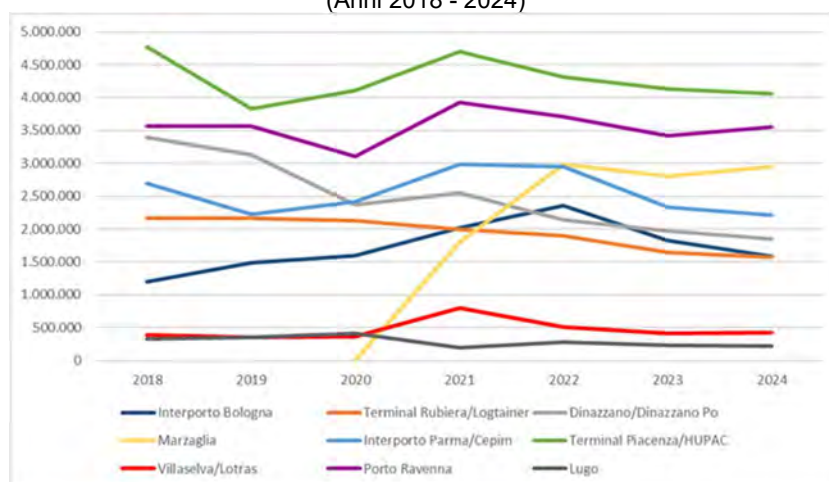
Tabella 88
Traffico ferroviario in alcuni nodi intermodali regionali, in tonnellate
 (Anni 2009 - 2024)

Prov	Nodo/operatore	Tonnellate movimentate									
		2013	2016	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	% rispetto al 2023
BO	Interporto Bologna	1.549.488	1.190.259	1.196.000	1.492.599	1.595.000	2.018.325	2.361.467	1.830.505	1.580.032	-13,68%
RE	Terminal Rubiera/Logtainer	2.000.000	2.039.921	2.164.963	2.159.261	2.130.856	2.000.336	1.897.871	1.639.221	1.574.854	-3,93%
RE	Dinazzano/Dinazzano Po	3.162.575	3.746.695	3.395.153	3.128.000	2.363.193	2.553.825	2.145.581	1.972.681	1.845.272	-6,46%
MO	Marzaglia	---	---	---	---	8.400	1.800.000	2.985.950	2.804.646	2.952.031	5,26%
PR	Interporto Parma/Cepim	3.848.200	3.300.000	2.700.000	2.222.000	2.420.000	2.987.000	2.950.000	2.326.944	2.213.752	-4,86%
PC	Terminal Piacenza/HUPAC	1.600.000	4.082.504	4.765.600	3.829.690	4.104.810	4.700.000	4.310.965	4.126.103	4.061.789	-1,56%
FC	Villa Selva/Lotras	123.750	318.720	388.080	354.461	367.560	796.000	515.624	414.526	422.943	2,03%
RA	Porto Ravenna	2.440.000	3.368.090	3.561.351	3.566.129	3.109.805	3.931.486	3.709.023	3.415.181	3.555.010	4,09%
RA	Lugo	---	---	329.022	352.128	415.800	199.582	282.048	230.867	222.922	-3,44%
TOTALE		14.724.013	18.046.189	18.500.169	17.104.268	16.515.424	20.986.554	21.158.529	18.760.674	18.428.605	-2,51%

Fonte: elaborazione RER

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

Figura 167
Andamento traffico ferroviario nei nodi intermodali regionali ER.I.C, in tonnellate
 (Anni 2018 - 2024)



Fonte: elaborazione RER

9.4.3 Interventi per il traffico ferroviario delle merci

La capacità di un sistema territoriale di avere una mobilità delle merci efficiente e sostenibile contribuisce a salvaguardare la competitività dell'industria e dei servizi regionali. Tale componente ha un impatto significativo sulla crescita economica e sulla creazione di posti di lavoro. Tuttavia, il settore dei trasporti genera anche impatti negativi sull'ambiente e sulla qualità della vita dei cittadini, essi sono infatti la causa di circa un quarto del consumo energetico e delle emissioni totali di CO₂ nell'UE. Tale tema è particolarmente sensibile per un territorio come quello dell'Emilia-Romagna,

molto esposto dalla conformazione orografica e meteorologica della pianura padana e che è influenzato, inoltre, da sorgenti emissive che risiedono anche all'esterno del territorio regionale.

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

- ridurre l'inquinamento atmosferico associato ai trasporti – [secondo l'Agenzia europea dell'ambiente - le emissioni di CO₂ provenienti dal trasporto ferroviario sono 3,5 volte inferiori, per tonnellata-chilometro, a quelle prodotte dal trasporto su strada];
- ridurre i costi associati alla congestione stradale, destinati ad aumentare, secondo le stime attuali, di circa il 50% entro il 2050, raggiungendo i circa 200 miliardi di euro all'anno in tutta Europa;
- ridurre il numero di vittime legate ai trasporti;
- ridurre la dipendenza energetica da fonti non rinnovabili.

■ **Investimenti per il trasporto ferroviario delle merci**

La Regione fin dal 2009, in seguito al forte calo del traffico ferroviario prodotto dalla crisi economica, ha deciso di adottare disposizioni per contrastare l'ulteriore erosione del trasporto ferroviario merci a favore del trasporto stradale ed evitare il collasso dell'intera filiera intermodale ferro-gomma e ferro-ferro. A tale scopo sono state approvate le L.R. 15/2009, L.R. 10/2014 "Interventi per il trasporto ferroviario delle merci" e la L.R. 30/2019 "Disposizioni per la formazione del bilancio di previsione 2020 - 2022" (di cui in particolare all'art.10 "Interventi per il trasporto ferroviario e fluvio-marittimo delle merci"). Tali misure consentono da un lato di stimolare la crescita del trasporto ferroviario delle merci incentivando nuovi traffici (aggiuntivi rispetto a quelli già effettuati) su relazioni già esistenti e su nuove relazioni, dall'altro di ridurre il numero di mezzi pesanti in circolazione, con evidente beneficio per l'inquinamento e la qualità dell'aria, la congestione e la sicurezza della circolazione.

Puntando a consolidare i risultati già ottenuti con le precedenti leggi regionali in materia di trasporto merci e ad aumentare la quota di diversione modale, la Regione nel 2022 ha avviato, e ottenuto nuovamente, il parere favorevole dell'Unione Europea sugli Aiuti di Stato per la nuova legge di incentivazione volta a ridurre ulteriormente l'inquinamento ambientale, incrementare la sicurezza della circolazione e sviluppare il trasporto ferroviario riequilibrando al contempo il sistema di trasporto delle merci. Pertanto, la Regione ha approvato la L.R. 24 del 27 dicembre 2022, "Disposizioni per la formazione del Bilancio di Previsione 2023-2025 (Legge di Stabilità Regionale 2023)", di cui in particolare all'art. 9 "Interventi per il trasporto ferroviario e fluvio-marittimo delle merci".

In analogia ai precedenti provvedimenti, quest'ultimo consente la concessione di contributi per la realizzazione di servizi di trasporto ferroviario intermodale, tradizionale, trasbordato, nonché di servizi di trasporto fluviale e fluvio-marittimo da effettuarsi nel triennio 2023 - 2025. Nell'ambito della legge, oltre all'incentivo al trasporto ferroviario delle merci, era previsto anche l'incentivo al trasporto merci lungo le vie navigabili, al fine di uniformare le politiche regionali con quelle promosse dall'Unione Europea. Si riteneva che l'incentivo potesse fungere da volano per l'utilizzo di questa modalità di trasporto, attualmente non presente in regione.

9.4.4 L.R. 30/2019: Monitoraggio dei servizi oggetto di incentivazione

Per consolidare i nuovi servizi oggetto di incentivazione, il bando attuativo della L.R. 30/2019 prevedeva la possibilità di liquidare al massimo il 95% del contributo richiesto per ciascun servizio per ogni annualità, demandando la liquidazione del restante 5% nei successivi due anni dopo il termine del periodo di incentivazione e solo se i servizi stessi fossero stati mantenuti, in questi due anni, almeno ai livelli minimi previsti dalla legge.

I contributi erogati complessivamente nel triennio di incentivazione dalla L.R. 30/2019, interamente con risorse regionali, sono stati pari a € 1.505.732,28. Per i servizi oggetto di incentivazione, che sono stati mantenuti nei due anni successivi al termine del periodo di incentivazione (fino al 31 dicembre 2024), sono stati liquidati i restanti 68.246,06 € (5 % trattenuti su ciascuna annualità di ogni servizio).

9.4.5 L.R. 24/2022: Legge di incentivazione al trasporto ferroviario e fluvio-marittimo

La nuova legge **di incentivazione al trasporto ferroviario e fluvio-marittimo** prosegue la linea delle precedenti leggi nel perseguire gli obiettivi specifici:

- stimolare la crescita e incentivare esclusivamente i traffici aggiuntivi, cioè la realizzazione di nuovi servizi di trasporto ferroviario su nuovi tragitti o di nuovi servizi di trasporto ferroviario su tragitti esistenti;
- incentivare i collegamenti che hanno come origine e/o destinazione un nodo regionale, cioè i collegamenti intraregionali e interregionali;
- privilegiare la retroportualità ferroviaria, in quanto strategica per i nodi regionali e con ampi margini di crescita per il trasporto ferroviario e le relazioni con la istituenda Zona Logistica Semplificata dell'Emilia-Romagna (ZLS-ER);
- 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.

Più in generale persegue l'obiettivo di ridurre l'inquinamento ambientale e di incrementare la sicurezza della circolazione. Trasportare le merci su gomma, infatti, ha un costo esterno 21 volte più elevato rispetto al trasporto ferroviario e provoca un consumo di energia primaria di 2,5 volte superiore al trasporto su ferro, a parità di tonnellate movimentate.

Le caratteristiche e le modalità di incentivazione per il trasporto ferroviario sono:

- sono beneficiari diretti del contributo le imprese logistiche e gli operatori del trasporto multimodale (MTO), anche in forma consorziata o cooperativa, regolarmente costituite e aventi sede legale in uno degli Stati membri dell'UE e/o nei Paesi facenti parte dello Spazio economico europeo (SEE) e/o dell'Associazione europea di libero scambio (EFTA);
- sono beneficiari indiretti del contributo gli utenti finali del trasporto, cioè i caricatori e le imprese;
- lo stanziamento regionale complessivo è pari a € 6.400.000 per tre anni (2023-2025) corrispondenti alla durata dei servizi ammessi a contributo, di cui il 90% è destinato al trasporto ferroviario e il 10% a quello fluvio-marittimo;
- l'incentivo è su base chilometrica, fino a un massimo di 120 km percorsi in Emilia-Romagna;
- Per il trasporto ferroviario l'aiuto è 1,1 centesimi di euro per tonnellata al chilometro. Condizioni minime per ottenere l'incentivo sono: realizzare almeno 20 treni/anno oppure trasportare almeno 15.000 tonnellate all'anno rispetto al periodo di riferimento definito dal

bando. L'importo massimo concedibile per ogni impresa è pari al 10% delle risorse annualmente disponibili;

- I contributi calcolati sui chilometri di tragitto (fino a un massimo di 120 km) dei servizi ammessi in graduatoria, non sono cumulabili con altri, compresi eventuali contributi analoghi, basati sul risparmio di costi esterni, che hanno come limite il 50% dei costi ammissibili e del 30% del costo totale del trasporto, essendo tale percentuale interamente coperta dal contributo regionale. Non costituisce cumulo la presenza di altri contributi pubblici per i chilometri restanti del tragitto, eccedenti i 120 km o fuori dal territorio regionale;
- Per il trasporto fluviale o fluviomarittimo il contributo è di 3 euro a tonnellata o, in alternativa, in 4.500 euro per ogni viaggio relativo a un trasporto eccezionale. Le condizioni minime sono di trasportare almeno 7.500 tonnellate di merce all'anno rispetto al periodo di riferimento, oppure essere un trasporto eccezionale. L'importo massimo concedibile è legato agli aiuti «de minimis» ed è pari a 200.000,00 € nell'arco di tre anni;
- I contributi concessi per le tonnellate di merce caricata o scaricata in almeno una delle banchine fluviali e marittime della Regione Emilia-Romagna e nel porto di Ravenna o per ogni trasporto eccezionale, sono cumulabili con altri, statali o regionali, purché gli importi cumulati non superino i limiti dell'importo «de minimis»;
- Il periodo di contribuzione di ciascuno dei servizi incentivati per le annualità 2023 e 2024 corrisponde all'anno solare e per l'annualità 2025 terminerà il 25 ottobre per rispettare le tempistiche di rendicontazione delle risorse ministeriali;
- Sono ammessi a contributo i servizi avviati a partire dal 1° gennaio 2023;
- L'effettivo avvio di ciascun servizio ammesso a contributo deve avvenire al massimo entro due mesi dalla pubblicazione della graduatoria.

■ **L.R. 24/2022: Beneficiari dei contributi, servizi di trasporto ferroviario aggiuntivi realizzati e risorse impegnate. Seconda annualità (2024)**

Le risorse disponibili hanno permesso di assegnare i contributi per la prima annualità a tutti i 32 servizi della graduatoria candidati da 15 imprese. Mentre, nel corso della seconda annualità 16 servizi su 30, da parte di 9 imprese, hanno ottenuto contributi rispondendo ai requisiti previsti nel Bando.

A causa di problematiche legate alle congiunture economiche, nazionali ed internazionali, sfavorevoli al trasporto ferroviario delle merci sono stati ammessi a contributi servizi pari a € 1.336.304,91 per il 2023, € 1.456.258,50 per il 2024 e € 1.581.777,61 per il 2025. Per un totale di € 4.374.341,02 rispetto ai € 6.400.000 di dotazione della misura.

I servizi che interessano i nodi della piattaforma logistica regionale (Ravenna, Dinazzano, Marzaglia, Bologna, Rubiera, Villa Selva, Russi e Piacenza) sono 29 su 32 (pari al 90,6%) di cui 6 servizi (pari al 18,8% del totale) hanno origine/destinazione nel porto di Ravenna, altri 7 (pari al 21,9%) fanno capo ad altri porti italiani.

Nel corso della seconda annualità 13 servizi, pari al 40.6% (di cui 4 con O/D Ravenna), non hanno ottenuto contributi non rispondendo ai requisiti previsti nel Bando. Inoltre, 6 Imprese su 15 non hanno ricevuto contribuzione (40%).

Sono stati effettuati, nell'ambito dei servizi che hanno ottenuto contributo, 3.961 treni che hanno trasportato complessivamente 2.942.328 tonnellate di merce, delle quali 816.941,07 aggiuntive (di cui sono state oggetto di contributo 605.044,55 tonnellate).

Tabella 89
L.R. 24/2022 Servizi ferroviari ammessi a contributo II anno

Impresa	Servizio	Contributo assegnato II anno	Treni totali II anno	Tonnellate aggiuntive contribute II anno	Contributo erogato II anno
Sapir S.P.A	Ravenna-Dinazzano	200.000,00 €	206	151.515	200.000,00 €
Terminal Nord S.P.A	Ravenna-Dinazzano	82.034,04 €			- €
Medlog Italia S.R.L.	Ravenna - Marzaglia	50.083,80 €			- €
	Ravenna - Milano	60.660,96 €			- €
	Bologna - La Spezia	37.371,81 €			- €
	Marzaglia - La Spezia	51.883,43 €			- €
Hannibal S.P.A.	Melzo - Ravenna	50.859,60 €	162	38.530	50.859,60 €
	La Spezia - Marzaglia	149.140,40 €	258	3.300	4.138,59 €
Spinelli S.R.L.	Dinazzano- La Spezia	17.655,00 €			- €
Logtainer S.R.L.	Piacenza - Savona Parco Doria	19.669,12 €	229	35.804	10.633,79 €
	Rubiera - La Spezia Marittima	48.187,40 €	864	38.150	42.384,65 €
	Rubiera - Savona Parco Doria	38.238,51 €	402	29.212	38.238,51 €
	Rubiera - Genova Voltri	40.369,56 €	536	30.840	40.369,56 €
Ferest Rail S.P.A.	Serbia-Ravenna	18.227,62 €			- €
	Ungheria-S.Giovanni in P.	12.884,56 €			- €
Mineraria di Boca S.P.A.	Massa-Dinazzano A/R	102.087,04 €	6	0	0 €
	Massa-Marzaglia A/R	24.526,66 €	44	22.752	24.526,66 €
Beneventi S.R.I.	Massa-Dinazzano	106.979,78 €	88	45.872	53.968,71 €
Lotras S.R.L.	Brindisi-Villa Selva A/R	20.504,88 €	80	28.273	18.660,13 €
	Fiorenzuola d'Arda-Villach-Vienna A/R	56.232,00 €	110	42.600	56.232,00 €
	Incoronata/Modena A/R	21.189,96 €	58	16.053	21.189,96 €
GL&T Cargo S.R.L.	Neuwied (Koblenz) - Dinazzano	59.703,11 €	37	47.643	55.027,28 €
Hupac Intermodal S.A.	Wuppertal Langerfeld - Piacenza Intermodale	1.127,50 €	255	20.500	1.127,50 €
	Busto Arsizio- Bologna Cogefrin	31.680,00 €	222	24.000	31.680,00 €
Codognotto S.P.A	Piacenza - Gliwice (PL)	39.600,00 €	404	30.000	39.600,00 €
Mercitalia Logistics S.P.A.	Lonato-Bologna	2.849,55 €			- €
	Bologna-Bari-Catania	18.336,07 €			- €
	Bologna-Maddaloni	13.083,10 €			- €
Mercitalia Intermodal S.P.A.	Russi-Sillery (FR)	17.967,84 €			- €
	Russi-Guignicourt (FR)	30.901,20 €			- €
	TOTALI	€ 1.456.258,50	3.961,00	605.044,55	€ 688.636,94

Le tonnellate aggiuntive trasportate nella seconda annualità sono state 605.044,55, corrispondenti a € 688.636,94 a fronte della previsione di contribuzione pari a € 1.456.258,50 in fase di bando, pari al 47,29 % del contributo previsto.

Non si è attenuata la forte perturbazione causata dalle condizioni economiche in cui versa il Paese, in peggioramento rispetto al 2022 ed al 2023 e attestate da dati della crescita rivista al ribasso del

PIL, unitamente al forte aumento dell'inflazione, dalla contrazione dell'indice di produzione manifatturiera ed altri fattori, che, congiuntamente al perdurare del conflitto Russia-Ucraina, del conflitto in Medio Oriente e della crisi del Mar Rosso, provocano ricadute sulle catene globali di approvvigionamento e l'aumento significativo e sostenuto del costo delle materie prime, conducendo a una forte contrazione degli scambi commerciali.

Inoltre, il trasporto ferroviario merci in Italia sta affrontando un forte calo di traffico ferroviario delle merci legato alle interruzioni della circolazione ferroviaria su tratte internazionali strategiche come il Frejus e il Gottardo, a cui si aggiungono le interruzioni sulla rete ferroviaria nazionale per i lavori legati al PNRR, che fino alla fine del 2024 hanno interessato circa il 50% delle linee, con un ulteriore incremento previsto nel 2025.

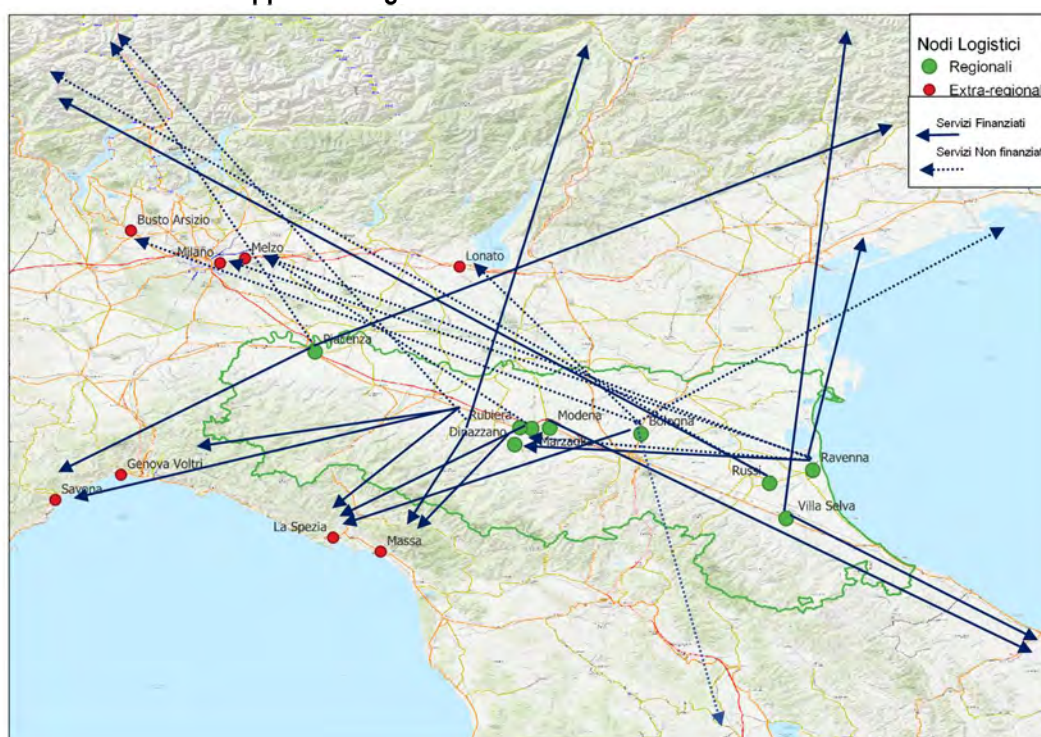
A conferma del complesso sistema congiunturale, si può notare come i servizi che hanno ottenuto i requisiti per il saldo del II anno di contribuzione siano servizi consolidati che sono stati potenziati 14 su 16 (87,5%). Da rilevare che in sede di partecipazione al bando si era evidenziata la medesima tendenza con 28 servizi su 32, che risultavano essere servizi con incremento del trasporto (87,5%).

Hanno ottenuto il contributo in maniera preponderante i servizi che effettuano intermodale terrestre (75%) e i servizi di intermodale marittimo (25%).

Si evidenzia come i servizi incentivati risultino prevalentemente vocati al trasporto extraregionale (15 su 16). In dettaglio, è interessante notare come la metà dei servizi (8 su 16) abbia come origine e/o destinazione un porto e, in particolare, i servizi colleghino un polo intermodale regionale con un porto tirrenico (Genova, La Spezia e Savona), a conferma dell'importanza di queste relazioni, soprattutto per quello che riguarda l'export di prodotti finiti aventi origine nel comprensorio industriale dell'Emilia centrale.

Nella figura seguente si è rappresentato le origini e destinazioni dei servizi compresi nella graduatoria della legge di incentivazione, in questo modo si può visivamente apprezzare, in forma di "linee di desiderio", la distribuzione del traffico merci maggiormente spostato tra le direttrici dei porti liguri e la direttrice nordovest.

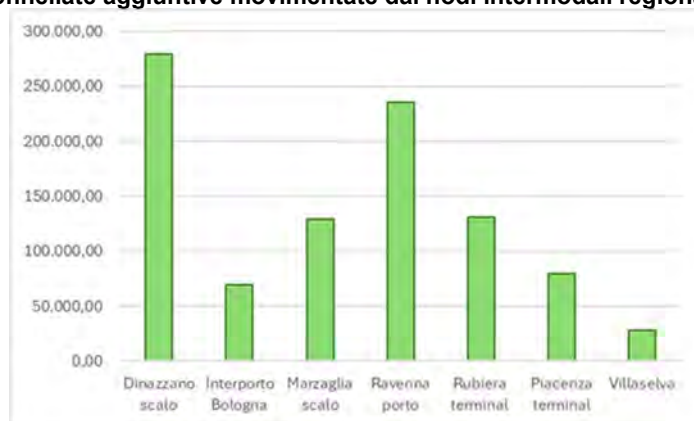
Figura 168
Mappa dell'Origine-Destinazione dei servizi incentivati



Analizzando la ripartizione, espressa in termini di tonnellate incentivate*km percorse in Emilia-Romagna, si rileva come rappresentino circa il 21,1% del totale delle tonnellate*km effettuate dai servizi incentivati, e in particolare corrispondano al 73,0 % delle tonnellate*km aggiuntive complessivamente realizzate. Le tonnellate aggiuntive complessivamente movimentate dai nodi della piattaforma logistica sono rappresentate nella figura che segue. Come già rappresentato le problematiche geopolitiche esplose nel 2023 e protratte nel 2024 hanno portato ad un calo del traffico ferroviario del Porto di Ravenna che, nel 2023, mostra una contrazione pari al - 4,1% delle tonnellate movimentate e del - 7,2% dei treni effettuati.

A fronte di 14 servizi (46,7%) che non hanno raggiunto i requisiti minimi di traffico aggiuntivo vi sono 10 servizi (33,3%) che hanno effettuato maggiori tonnellate di quanto preventivato in fase di partecipazione al bando e il rimanente 20,0% rispetta le previsioni, questo in seguito al costante adeguamento dell'offerta alla domanda di trasporto che segue la direzione e l'orientamento delle variabili economiche e geopolitiche.

Figura 169
Tonnellate aggiuntive movimentate dai nodi intermodali regionali²³



Quanto rilevato da una prima analisi dello spaccato dei servizi incentivati con la presente LR, concorda con quanto contenuto nell'indagine "*Fermerci 2025²⁴*" che evidenzia come in Italia, il settore logistico ferroviario sia caratterizzato da un'offerta ferroviaria prevalentemente concentrata nelle regioni settentrionali (71% del traffico ferroviario merci) in linea con le tendenze osservate negli anni precedenti e con la localizzazione geografica del tessuto produttivo italiano. Di questa quota, circa il 45% è stato registrato nel Nord Est e il 25% nel Nord Ovest.

Negli ultimi anni il traffico ferroviario merci in Italia ha registrato una fase di contrazione progressiva, con un'ulteriore perdita di circa mezzo milione di treni*km nel 2024 (51,2 milioni di treni*km) rispetto al 2023 (51,7 milioni di treni*km).

Nonostante la capacità di resilienza dimostrata dal settore sia durante la pandemia da Covid-19 (24,3 miliardi di tonnellate*km nel 2021, + 17% rispetto al 2020) sia nel contesto del conflitto russo-ucraino e della relativa crisi energetica (24,3 miliardi di tonnellate*km nel 2022, + 0,3% rispetto al 2021), il 2024 si è chiuso con un ulteriore calo. L'anno è stato caratterizzato da rilevanti criticità operative, tra cui le numerose interruzioni sull'infrastruttura ferroviaria nazionale e la prolungata chiusura di alcuni valichi alpini, con volumi di traffico stimati per il 2024 pari a circa 23 miliardi di tonnellate*km.

In linea con le dinamiche della produzione industriale, il settore ferroviario è fortemente colpito dalla contrazione del traffico nelle categorie merceologiche tradizionalmente più orientate a questa

²³ I servizi con origine e destinazione in due o più nodi comportano il conteggio delle tonnellate in entrambi.

²⁴ "Rapporto annuale 2025 trasporto ferroviario merci Italiano", Senato della Repubblica, FERMERCI, PWC e RSE.

modalità di trasporto, come il comparto siderurgico, il carbone, il legno, la carta, i prodotti chimici e i mezzi di trasporto.

Tuttavia, il settore industriale italiano, così come quello europeo, sta attraversando una fase di crisi che si protrae ormai da diversi anni. Dal 2019, ultimo anno pre-pandemico, l'Italia ha registrato una contrazione del - 6,2% della produzione industriale.

Tra i principali fattori che hanno ulteriormente aggravato questa crisi produttiva si evidenzia la forte instabilità geopolitica globale, in particolare il conflitto tra Russia e Ucraina, che ha determinato un forte incremento dei prezzi del gas. A ciò si aggiunge la crescente competitività della Cina, che da oltre un decennio sta consolidando la propria posizione nei mercati globali, incidendo in particolare sul settore automobilistico. Questo ha comportato in Italia una riduzione del -34,5% della produzione industriale automobilistica. Un impatto significativo si registra anche nel comparto siderurgico, dove le esportazioni cinesi di prodotti siderurgici sono aumentate del +35% nel 2023 e si prevede un ulteriore incremento del +20% nel 2024, avvicinandosi a 100 milioni di tonnellate.

A livello internazionale, anche l'instabilità nel Mar Rosso continua a pesare sul settore logistico europeo, contribuendo all'aumento dei costi del trasporto e della movimentazione delle merci. In generale, i conflitti e le tensioni geopolitiche hanno amplificato i rischi della logistica globale, spingendo le imprese a riconsiderare le proprie strategie commerciali.

Parallelamente, la crisi dell'industria europea è aggravata dall'inasprimento delle normative ambientali, che impongono la riduzione delle emissioni di carbonio secondo tempistiche particolarmente sfidanti per il settore. Questo sta ampliando il divario competitivo con altri Paesi, come la Cina, che non adottano misure analoghe, incidendo ulteriormente sulla competitività delle imprese europee.

Le politiche di incentivazione a sostegno dell'intermodalità e delle modalità di trasporto meno impattanti svolgono da diversi anni un ruolo cruciale nel sostenere e promuovere la transizione verso il trasporto ferroviario delle merci, contrastando la predominanza del settore stradale.

■ **L.R. 24/2022: Benefici ambientali. Seconda annualità (2024)**

Nella sottostante tabella sono riportati i differenziali riferiti al consumo energetico e alle emissioni inquinanti prodotti utilizzando la modalità ferroviaria o stradale per il trasporto delle tonnellate di merce oggetto di incentivazione nel corso del 2024.

Tabella 90
Raffronto emissioni inquinanti complessive Treno – Camion

	Treno	Camion	Δ
Consumi energetici [kWh]	32.773.272	115.726.637	-82.953.365
CO2 [t]	3.936	25.033	-21.297
CO2 equiv. [t]	4.264	25.560	-21.297
NOx [kg]	10.895	27.922	-17.027
NMHC [kg]	1.372	8.859	-7.487
SO2 [kg]	6.035	27.088	-21.053
PM [kg]	852	2.324	-1.473

Si può quindi apprezzare la riduzione delle emissioni dei singoli inquinanti dovuta alla modalità ferroviaria di trasporto, in linea con le direttive nazionali ed europee; la direttiva NEC stabilisce infatti

obiettivi di riduzione delle emissioni nazionali per gli inquinanti biossido di zolfo (SO₂), ossidi di azoto (NO_x), composti organici volatili non metanici (NMHC), ammoniaca (NH₃) e polveri sottili e particolato PM₁₀ e PM_{2,5} da raggiungere entro il 2020 e il 2030.

Inoltre, i costi legati alle esternalità negative, ossia i costi prodotti dal trasporto che non sono direttamente percepiti da chi genera il trasporto, ma che hanno un costo per la società nel suo complesso (costi prodotti dalla incidentalità, dalla congestione, dall'inquinamento atmosferico ed acustico e dalle emissioni di gas serra) evidenziano come il trasporto merci su strada incida in modo significativo sui costi esterni dei trasporti, anche a causa della sua interferenza con il traffico privato. In base ad uno studio di Pricewaterhouse Coopers Advisory SpA del 2016 il trasporto stradale ha un costo esterno 21 volte più elevato rispetto al trasporto ferroviario. In questa analisi il calcolo delle esternalità è stato realizzato utilizzando lo strumento di calcolo messo a disposizione dalla Commissione Europea nell'ambito della call 2011 di Marco Polo II pari a 0,018 €/t*km.

Considerando i km oggetto di incentivazione percorsi dai servizi ferroviari e le tonnellate incrementalmente trasportate grazie alla L.R. 24/2022, sono state calcolate le esternalità relative al trasporto su gomma e a queste sono state sottratte le esternalità relative al trasporto ferroviario. Il risultato così ottenuto rappresenta i benefici ambientali e sociali. Nel secondo anno di incentivazione della L.R.24/2022 i benefici raggiungono quasi i 1,55 milioni di euro, a fronte di contributi erogati di 688.636,94 €.

9.5 LA LOGISTICA URBANA

Il **governo della distribuzione delle merci nelle città** è uno degli ambiti di intervento finalizzati a migliorare l'efficienza dei sistemi urbani e a ridurre i livelli dell'inquinamento atmosferico provocato dal traffico stradale. In questo contesto si inseriscono i progetti di **city logistic**, il cui obiettivo è quello di razionalizzare la distribuzione delle merci nelle città (detta supply chain o ultimo miglio), attraverso un insieme di provvedimenti e azioni volte a migliorare l'organizzazione della distribuzione delle merci.

I singoli Comuni, negli anni, hanno adottato soluzioni tra loro disomogenee, in particolare per le regole di accesso al centro urbano, le fasce orarie e le caratteristiche dei veicoli ammessi. Per evitare che l'impatto di tali disomogeneità aumentasse la complessità gestionale degli operatori che lavorano su scala territoriale regionale, abbassandone i livelli di efficienza con ripercussioni sulle comunità locali sia di qualità ambientale sia di valorizzazione economica, nel 2012 la Regione ha attivato un tavolo di coordinamento per l'armonizzazione delle regole di accesso dei veicoli per la distribuzione di merci alla ZTL (Zona a Traffico Limitato) e/o al centro urbano (con le Province e i Comuni superiori a 50.000 abitanti). Tale tavolo di coordinamento ha permesso di individuare regole più omogenee a livello regionale, al fine di agevolare l'operatività del sistema produttivo e distributivo delle merci, che ha portato, nel 2013, alla firma di un Accordo tra la Regione Emilia-Romagna e i Comuni di Bologna, Cesena, Faenza, Ferrara, Forlì, Imola, Modena, Parma, Piacenza, Ravenna, Reggio Emilia e Rimini.

A fine 2015 è stato avviato lo studio sull'eventuale armonizzazione della modulistica per l'accesso dei veicoli merci alla ZTL delle principali città della Regione. Nel 2017 è stato completato lo studio di una possibile semplificazione armonizzata per la richiesta dei permessi di accesso e sosta dei veicoli merci ai centri abitati. Il progetto prevede la realizzazione di uno sportello unico di gestione dei permessi su base regionale, ovvero un portale web, per uniformare l'accesso da parte degli utenti (es. operatori logistici e trasportatori) ai vari sistemi locali. Il portale svolgerà funzione di "Front-end", ovvero di sportello telematico regionale, lasciando inalterata la struttura tecnologica dei Comuni (banche dati dei vari sistemi locali). Lo sportello telematico regionale fornisce un unico punto di accesso digitale ai seguenti servizi: verifica dei requisiti per l'ottenimento dei permessi, verifica dei permessi attivi e richiesta di nuovo permesso e infine modifica o rinnovo di un permesso attivo.

Nel corso del 2018, grazie alla partecipazione attiva di Lepida, è stato dato avvio alla prima fase tecnico/informativa. Nel 2019 i Comuni della Regione che hanno manifestato interesse (Bologna, Faenza, Ferrara, Imola, Piacenza, Ravenna, Reggio Emilia) hanno avviato le attività per una sperimentazione pilota finalizzata alla realizzazione del portale, attivando uno scambio di dati con Lepida Spa per le informazioni tecniche dei sistemi di Back Office esistenti, in modo tale da permettere la definizione delle interfacce di integrazione per la progettazione e realizzazione del sistema.

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

Nel corso del 2021 è stata completata la prima fase del progetto che ha portato all'implementazione, in ambiente test, del portale informativo regionale. Parallelamente sono proseguite le attività di confronto con le amministrazioni comunali coinvolte, Lepida e altri soggetti coinvolti (ACI), al fine di individuare le caratteristiche tecnico-funzionali del nuovo portale e le modalità più efficaci per favorire l'interoperabilità tra il portale regionale e i gestionali in uso presso i singoli comuni. L'obiettivo del

progetto non è, infatti, quello di sostituire i sistemi attualmente in uso presso i singoli comuni per il rilascio dei permessi ZTL, ma quello di creare un'interfaccia unitaria che permetta ai cittadini e alle imprese di collegarsi e poter gestire tutte le fasi di vita del permesso (richiesta autorizzazione, modifiche, visualizzazione storico richieste ecc...), integrandosi con i sistemi in uso in ogni città.

Nel 2022 è proseguita l'evoluzione del portale ZTL merci ed è stata avviata la fase di test con i Comuni sperimentatori e il monitoraggio dei feedback derivanti dal suo utilizzo. Tuttavia, a causa di problemi legati a tempistiche amministrative nella esecuzione delle gare per la realizzazione dei singoli portali di alcuni Comuni, non è stato possibile avviare l'integrazione del portale regionale con i sistemi di back-end entro la fine dell'anno come previsto dal protocollo d'intesa siglato.

Pertanto, nel 2023 è avvenuta la sottoscrizione di un nuovo protocollo d'intesa che ha prolungato i termini per il completamento dell'implementazione del sistema e la sua messa in esercizio entro il 2026.