Direzione Generale Cura del territorio e dell’Ambiente

Il Porto di Ravenna : progetti di sviluppo nella programmazione regionale

Alfeo BROGNARA
Responsabile del Servizio Viabilità, Logistica e Trasporto per Vie d’Acqua

19 febbraio 2021
Ravenna

PORTO RAVENNA
OBIETTIVI e AZIONI

Il Porto di Ravenna è il **principale porto e nodo logistico** della regione.

Obiettivi PRIT 2025:

- **incremento di trasporto merci ferroviario di + 30%,** con **share modale di circa il 13%.**
- Nel porto di RA. Arrivare a movimentare **500.000 TEUs**, e **movimentare su ferrovia il 15% delle merci** (attualmente è il 12,9%).

Il PRIT 2025 individua inoltre i seguenti **obiettivi**:

- **aumento traffico merci** in arrivo e partenza dal porto,;
- **aumento dell'intermodalità** nave-treno e migliore integrazione delle attività di autotrasporto e consolidamento dei servizi di linea lungo le Autostrade del mare;

Le principali azioni sono :

- **abbassamento dei fondali**;
- miglioramento **accessibilità stradale** al porto;
- miglioramento **accessibilità ferroviaria** e riduzione dei tempi di arrivo/partenza.;
- realizzazione del **Terminal Container** di 500.000 TEUs annui, e nuove banchine in Penisola Trattaroli
- punti di approvvigionamento di **GNL**, come da requisiti dei core port TEN-T;

PORTO RAVENNA
AZIONI

Si conferma l'importanza della semplificazione delle **procedure portuali**, sulla dogana e sui servizi e il **riordino del sistema tariffario portuale**, al fine di creare **agevolazioni** al trasporto fluvio-marittimo

il PRIT 2025 promuove l'individuazione di una **Zona Logistica Semplificata** ZLS secondo quanto previsto dalla L. 205/2018 commi 61-65 e azioni per incrementare i corridoi controllati (fast corridor) per lo **sdoganamento telematico** per merci in entrata via mare;

Il PRIT 2025 inoltre conferma **l'Accordo NAPA** (North Adriatic Ports Agreement) di collaborazione tra i porti dell'alto Adriatico (Koper, Trieste, Venezia e Ravenna)

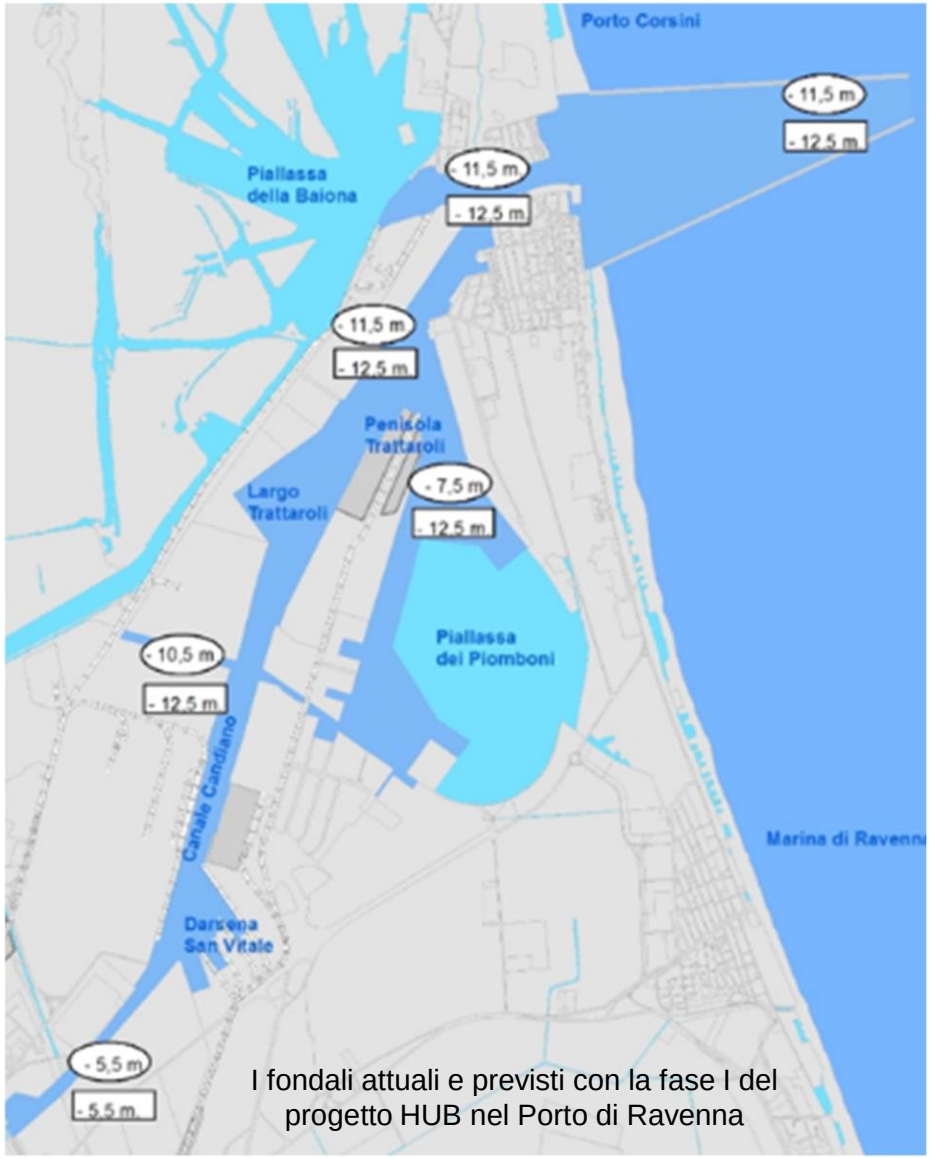
PORTO RAVENNA
OPERE PORTUALI

L'interventi di abbassamento dei fondali:

Il progetto di potenziamento dell'hub portuale di Ravenna, di cui l'Autorità di Sistema Portuale del mare adriatico centro-settentrionale ha aggiudicato ad agosto 2020 la gara per l'individuazione del general Contractor, prevede in questa prima fase 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 M€** per la prima fase, ed il lavoro, per l'importanza quale investimento strategico per la rete logistica europea, ha ottenuto un contributo dall'Unione Europea di 37 milioni di euro, che 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, e che ne garantiscono la copertura finanziaria e attiverà ulteriori investimenti privati per circa **200 M€.**

Il costo per l'intervento di II^ fase, da attivarsi in seguito, è stato stimato in 246 M€ e 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, l'approfondimento a -15.50 m del canale marino ed avamporto.



I fondali attuali e previsti con la fase I del progetto HUB nel Porto di Ravenna

INTERVENTI PORTO RAVENNA

- **Miglioramento dell'accessibilità ferroviaria al porto di Ravenna**

Il ruolo della Regione è di avvio del Tavolo, di coordinamento, mediazione, stimolo tra gli Enti territoriali e di pressione verso il Ministero per l'ottenimento dei finanziamenti

- **Tavolo con gli Enti territoriali, con il gruppo FS (infrastruttura e settore merci) e con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale (AdSP di Ravenna)** che ha portato alla sottoscrizione di due Protocolli d'intesa nel **2009** e nel **2013** per il riassetto urbanistico della Stazione e del suo intorno e per il superamento dell'interferenza tra viabilità urbana e accesso ferroviario al porto.

- nel **2015** e nel **2017** (tra Regione, Comune, AdSP di RA e RFI S.p.A.) di un Protocollo Attuativo e successivo Accordo Operativo, per la realizzazione di interventi migliorativi dell'accessibilità ferroviaria del porto, superare le criticità di interferenza tra la viabilità e le dorsali ferroviarie merci. Le opere previste sono:

  -Sottopasso della ferrovia, di via Canale Molinetto;

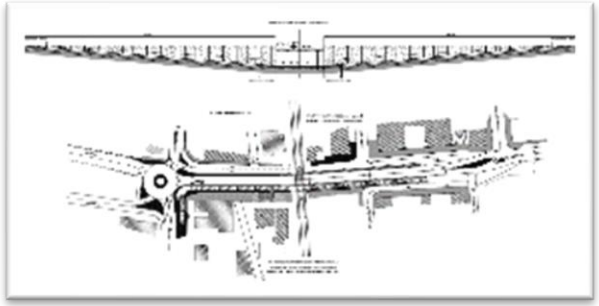
  -adeguamento sagoma PC80 e peso assiale del cavalcavia Teodorico;

  -sottopasso pedonale stazione-darsena - in corso realizzazione;

  -prolungamento dorsale destra Candiano e realizzazione raccordo dedicato;

INTERVENTI PORTO RAVENNA

Nuovo Ponte Teodorico

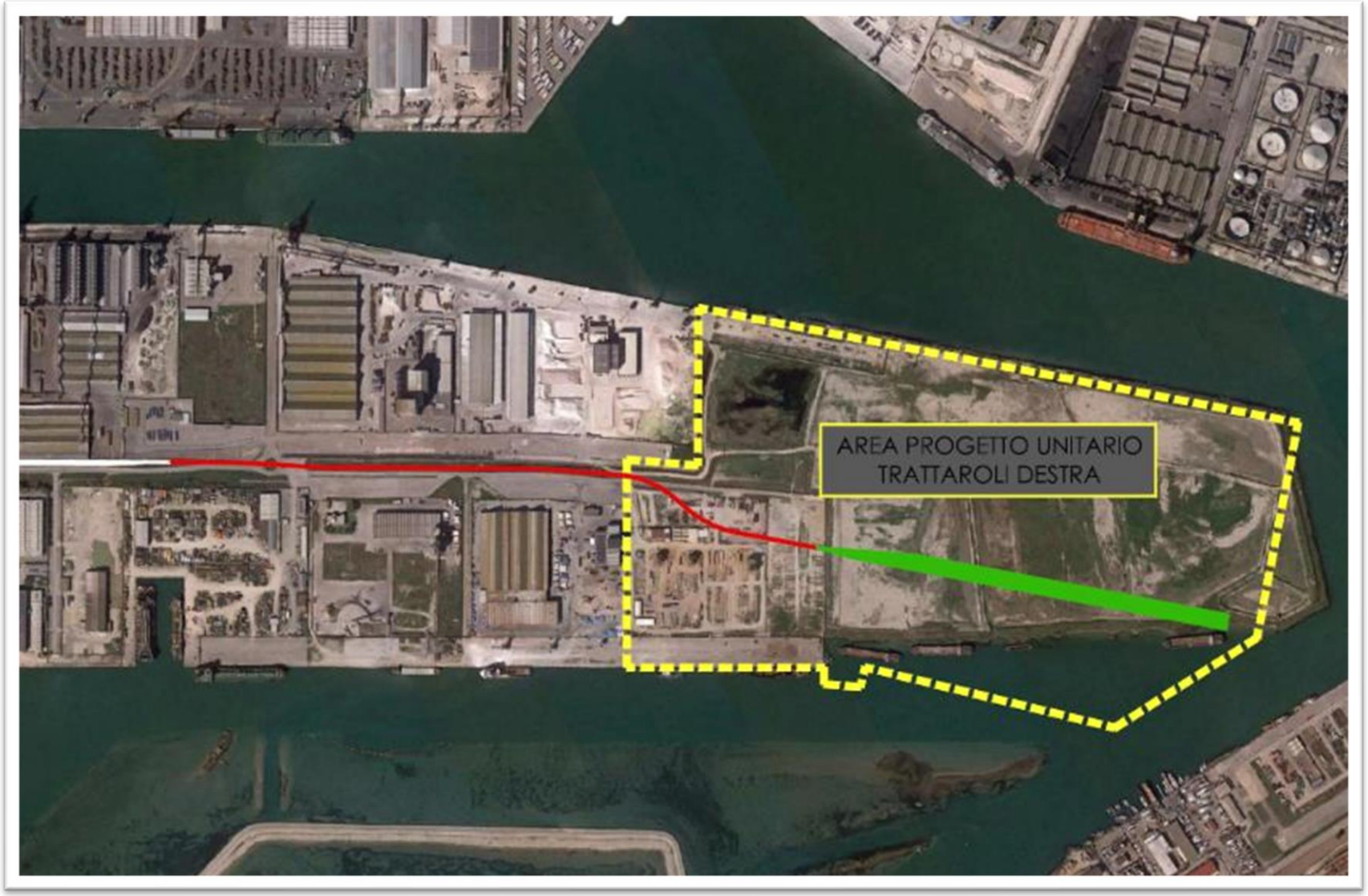


Sottopasso carrabile della Ferrovia – via Molinetto

Nuovo sottopasso pedonale

INTERVENTI PORTO RAVENNA

Nuova dorsale ferroviaria di collegamento al nuovo terminal container in penisola Trattaroli destra Ravenna



INTERVENTI PORTO RAVENNA

Miglioramento accessibilità ferroviaria e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria a servizio del porto

Sottoscrizione a novembre 2017 di un ulteriore Protocollo per la redazione dei progetti e la definizione dei tempi. L'insieme degli interventi consentirà di eliminare completamente le operazioni di manovra nello Scalo Merci di Stazione, di aumentare la capacità e ridurre notevolmente i tempi e libererà le aree ora occupate dallo scalo a ridosso del centro urbano

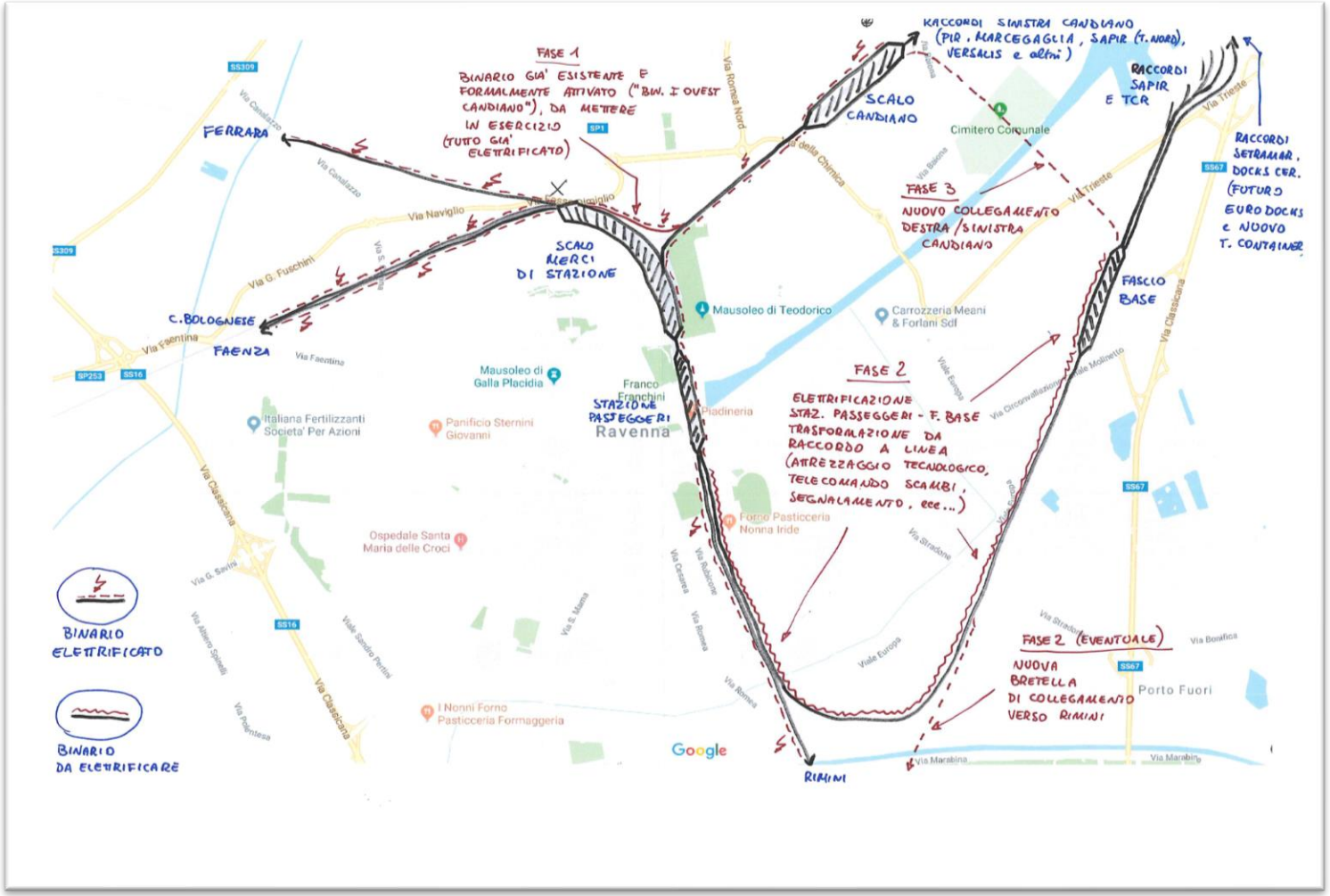
Fase 1 A - interventi sulla Dorsale Sinistra Candiano:
ripristino e messa in esercizio della bretella di collegamento tra la linea ferroviaria Castel Bolognese/Faenza-RA e lo Scalo Candiano.

Interventi manutenzione straordinaria e allungamento dei binari esistenti. Attrezzaggio fabbricato servizi.

Fase 1 B - interventi sulla Dorsale Sinistra Candiano:
modifiche al piano del ferro con realizzazione di ulteriori binari e allungamento tronchini per sosta locomotori.
Adeguamento a modulo 750 m. e centralizzazione ed elettrificazione di tutto il fascio. (l'intervento consentirà di effettuare le operazioni di manovra nello Scalo riducendo del 70% le manovre nello Scalo Merci Stazione).

Fase 2 - interventi sulla Dorsale Destra Candiano:

trasformazione del Fascio Base in Fascio Arrivi/Partenze, elettrificazione/attrezzaggio tecnologico, eventuale realizzazione della nuova bretella di collegamento diretto con la linea Ravenna-Rimini.



INTERVENTI PORTO RAVENNA

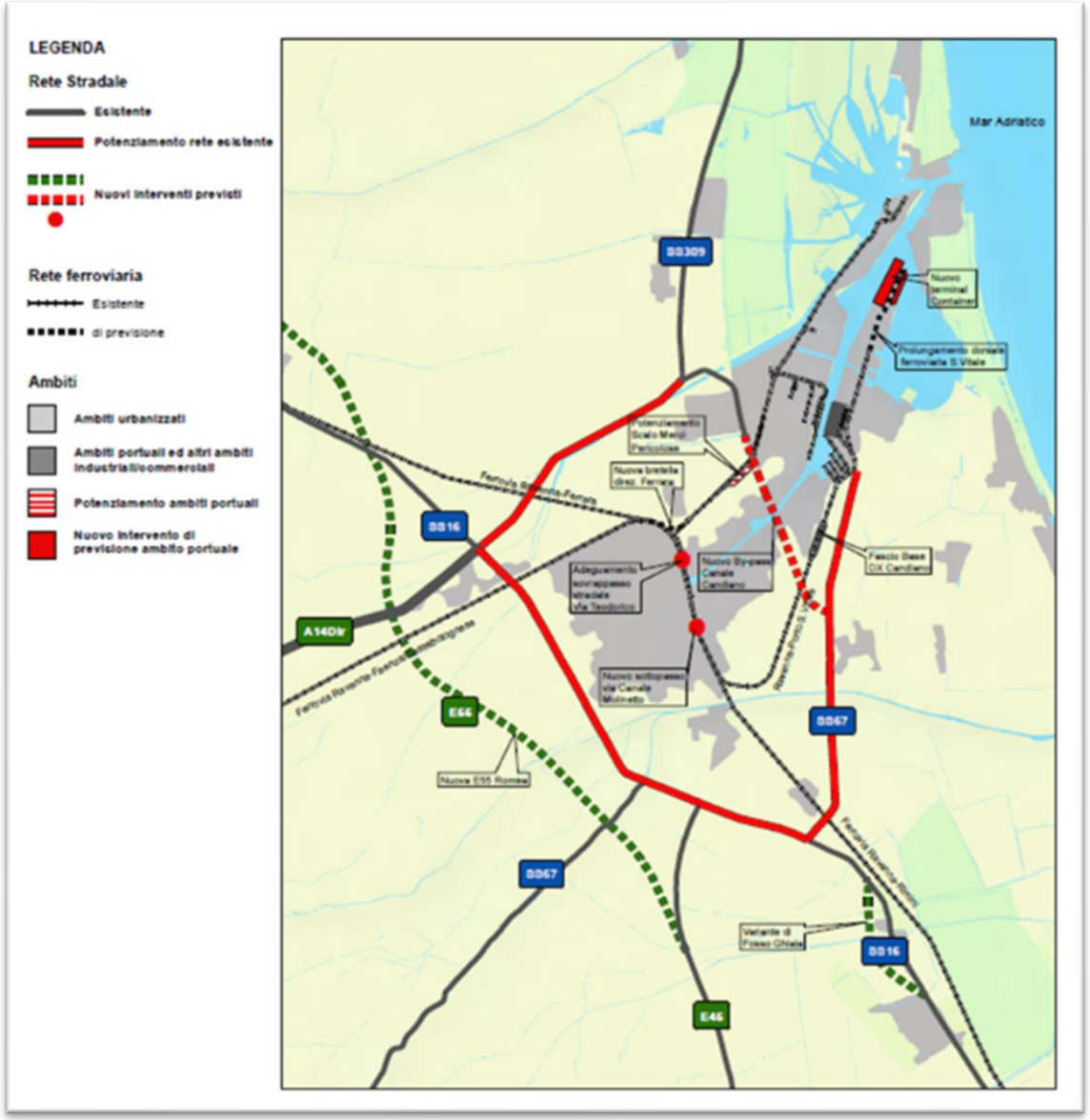
Miglioramento dell'accessibilità stradale al porto di Ravenna

Principali interventi previsti di potenziamento delle rete stradale esistente:

- SS67 da Classe al Porto - adeguamento a strada extraurbana principale a carreggiate separate con due corsie per senso di marcia (tipo B);
- SS16 Tangenziale – adeguamento a strada extraurbana principale a carreggiate separate con due corsie per senso di marcia (tipo B);
- SS 309dir - adeguamento a strada extraurbana principale a carreggiate separate con due corsie per senso di marcia (tipo B);

Principali nuovi Interventi previsti:

- by pass del canale Candiano
- E55



SISTEMA STRADALE

S.S.67 «Tosco-Romagnola» [da Classe al Porto]

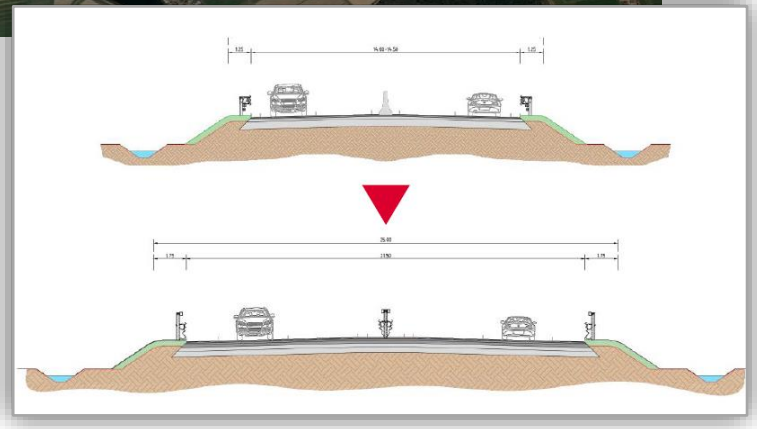
*L'intervento è previsto nel contratto di programma ANAS 2016-2020 con finanziamento di **20 milioni di euro**, interamente a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020, nell'ambito del Programma Operativo Infrastrutture approvato dal CIPE a dicembre 2016.*

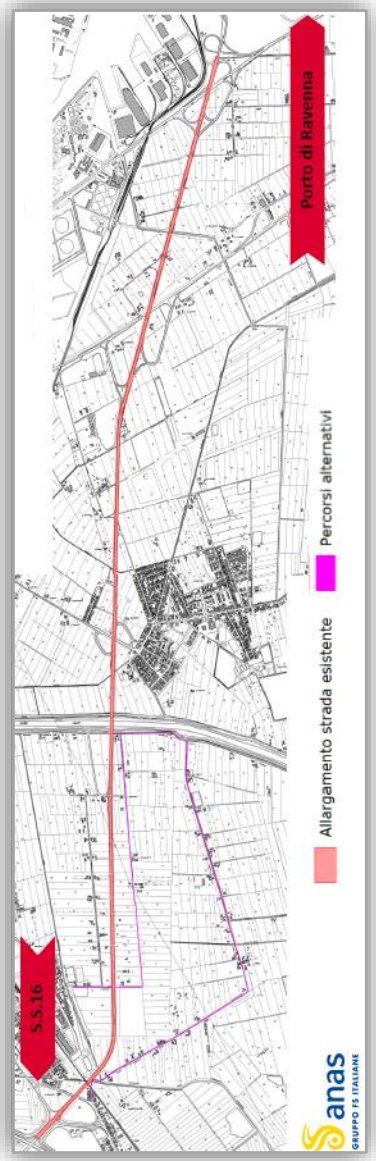
Il tratto oggetto di intervento ha inizio al km 217+277, in corrispondenza dello svincolo di innesto con la S.S.16 e termina in corrispondenza dello svincolo di Marina di Ravenna al km 226+000, per uno sviluppo complessivo di circa 9 km.

L'opera consiste nell'adeguamento della strada mediante ampliamento della sezione per conformarla alla tipologia B del D.M.05/11/2001 «Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade» nonché la razionalizzazione degli accessi con l'eventuale realizzazione di controstrade.

ANAS ha sviluppato il progetto di fattibilità tecnica ed economica ed ha avviato lo screening ambientale di competenza del ministero dell'Ambiente. Si prevede di completare l'iter progettuale e poter avviare le procedure di gara per l'esecuzione dei lavori entro il 2021, almeno per un primo stralcio degli interventi corrispondente all'importo finanziato.

Occorrerà poi reperire il finanziamento per completare l'adeguamento di tutto il tratto con l'adeguamento del ponte su Fiumi Uniti, per un importo stimato di circa 30 Mln €. Il tratto in corrispondenza del Porto di Ravenna sarà adeguato nell'ambito dell'intervento di potenziamento dell'Hub Portuale di Ravenna a carico dell'Autorità portuale.





SISTEMA STRADALE

S.S. 16 Tangenziale di Ravenna

La Regione ritiene prioritario la completa riqualificazione della tangenziale di Ravenna.

*ANAS, nell'ambito degli investimenti per manutenzione straordinaria previsti nel Contratto di Programma 2016-2020, ha reperito un finanziamento di complessivi **70 milioni di euro** finalizzati all'adeguamento della sezione stradale al fine di portarla alle caratteristiche geometriche di una strada di tipo B (extraurbana principale), a beneficio della sicurezza, e di adeguare i ponti e viadotti lungo il tracciato. Sul progetto, da attuarsi per stralci funzionali, è stato già avviato lo screening ambientale di competenza del Ministero dell'Ambiente e si prevede l'avvio di un primo lotto entro la fine del 2021.*

*La Regione, con ANAS, Provincia di Ravenna e Comune di Ravenna, ha stipulato una convenzione per le attività di progettazione dell'adeguamento della SS16 Adriatica fra l'intersezione con la SS3 bis Tiberina e l'intersezione con la SS67 Classicana di collegamento al porto in Comune di Ravenna, con un particolare approfondimento sull'interconnessione con la SP 118 Dismano. Il progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'opera, valutabile in **€ 55.000,00**, sarà predisposto dalla Provincia con la partecipazione finanziaria della Regione per € 50.000,00, mentre le attività di progettazione definitiva ed esecutiva dell'intervento, saranno ad esclusivo carico economico di ANAS che si impegna ad inserire l'intervento nella riprogrammazione del piano pluriennale e successivamente ad affidare i lavori.*

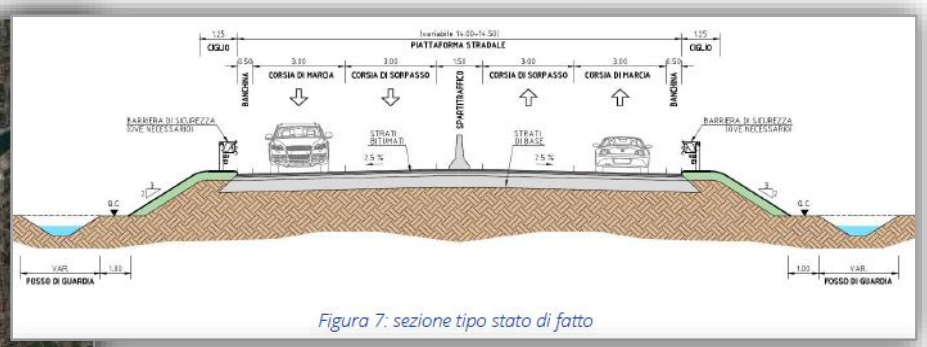


Figura 7: sezione tipo stato di fatto

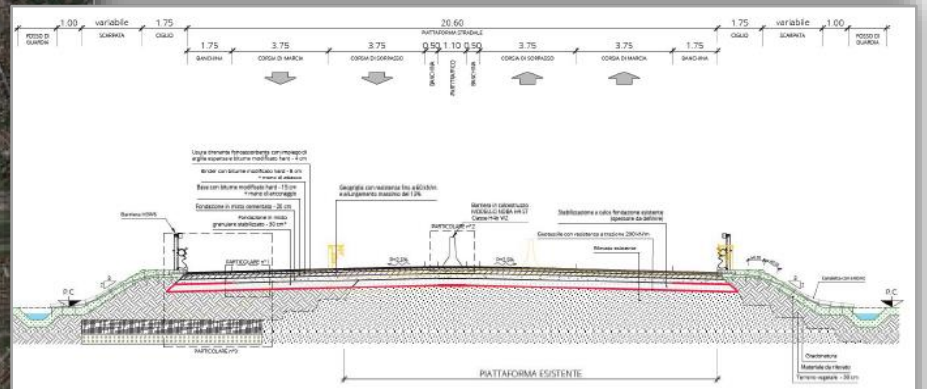
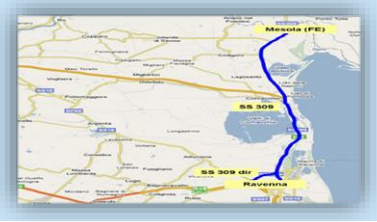


Figura 13: Piattaforma stradale di progetto

SISTEMA STRADALE

S.S.309 «Adriatica» - S.S.309dir



La Regione ritiene prioritari l'adeguamento della SS 309 dir portando l'infrastruttura ad una conformazione geometrica di strada extraurbana principale a carreggiate separate con due corsie per senso di marcia (tipo B).

Sono inoltre in fase di attivazione previsti dal Contratto di Programma 2016-2020 di ANAS interventi di risanamento profondo, rinforzo del piano viabile, ripristino di banchine laterali, sistemazione dell'idraulica di piattaforma, segnaletica orizzontale, segnaletica verticale, fornitura e/o posa in opera di barriere stradali.

La SS309 Romea presenta livelli di sinistrosità elevati e una percentuale di mezzi pesanti piuttosto consistente, attraversa un'area assai fragile dal punto di vista ambientale (Parco del Delta del Po) e costituisce l'asse di smistamento degli accessi ai principali centri turistici costieri. Oltre alla realizzazione della Nuova Romea, quindi, la Regione, ha individuato come prioritaria la realizzazione di interventi di riqualificazione e messa in sicurezza della SS309 Romea, i cui progetti predisposti da ANAS, suddivisi in due lotti funzionali sono in corso di approvazione per un importo complessivo pari a **4,5 milioni di euro**.

SISTEMA STRADALE

S.S.16 «Adriatica»

Per la SS 16 il PRIT 2025 conferma il ruolo di asse collettore/distributore della mobilità che si svolge lungo la direttrice costiera, da Cattolica a Ravenna, nonché di asse principale di raccordo del territorio costiero con quello ferrarese e con la direttrice Cispadana – Ferrara – mare.

Per tale asse si prevedono numerosi interventi che, oltre a soddisfare la domanda prevista di trasporto, consentono di migliorare i livelli di funzionalità e di servizio dei percorsi di attraversamento della mobilità regionale di ampio raggio.

FERRARA

RAVENNA

RIMINI

La variante di Argenta 1° lotto.
La Regione nel 2016 ha sottoscritto una convenzione con ANAS per concorrere al finanziamento, per un totale di **670.000€**, del progetto definitivo della Variante di Argenta, oltre che della Variante di Castel Bolognese e della Tangenziale Est di Forlì, lungo la SS 9 Emilia. La variante di Argenta 1° lotto è inserita nel Contratto di Programma ANAS 2016-2020 per un costo di oltre **106 milioni di euro** ed è in corso l'approvazione del progetto definitivo su cui è stato avviato uno screening ambientale di competenza del ministero dell'Ambiente in relazione ad una modifica progettuale introdotta in corrispondenza di uno svincolo; successivamente dovrà essere svolta la conferenza dei servizi per la localizzazione urbanistica. La Regione si sta adoperando per accelerarne l'approvazione, ma al momento è prevista un'appaltabilità al 2021.

La variante da Alfonsine a Ponte Bastia – 2° stralcio.
L'opera prevista nel tratto compreso tra i km 120+238 e 147+420 in località Taglio Corelli (completamento della variante di Alfonsine), del costo stimato in **120 M€**, attualmente non risulta inserita nel contratto di programma ANAS 2016-2020. La Regione si è impegnata a reperire le risorse per contribuire finanziariamente alla progettazione al fine di accelerarne l'inserimento nella prossima programmazione pluriennale.

La variante di Mezzano-Camerlona-Glorie.
Lo stesso impegno è stato espresso dalla Regione anche per la variante da Ravenna ad Alfonsine, cosiddetta variante di Mezzano-Camerlona-Glorie, che potrà costituire uno stralcio, ad una corsia per senso di marcia successivamente raddoppiabile, del tracciato della Nuova Romea. Il costo stimato è di circa di **100M€**.

La variante in corrispondenza dell'abitato di Fosso Ghiaia.
Opera con sezione trasversale tipo C1-C2 (una corsia per senso di marcia). Il costo stimato è di **98M€** ma attualmente l'intervento non è previsto nel Contratto di Programma ANAS. La Regione si è impegnata a reperire le risorse per contribuire finanziariamente alla progettazione al fine di accelerarne l'inserimento nella prossima programmazione pluriennale.

La progettazione della variante alla SS16 Adriatica in corrispondenza del Santuario della Madonna del Pino.
La Regione ha stipulato una convenzione con ANAS e il Comune per il progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'opera funzionale alla razionalizzazione dell'accesso a Milano Marittima in Comune di Cervia, valutabile in **€ 60.000,00**, che sarà realizzato dal Comune di Cervia con il finanziamento di € 55.000,00 da parte della Regione Emilia-Romagna. Il progetto definitivo, valutabile in **€ 120.000,00** sarà realizzato da ANAS con una compartecipazione finanziaria del Comune pari ad € 60.000,00. ANAS, inoltre, si impegna ad inserire l'opera nella riprogrammazione del piano pluriennale e a predisporre il progetto esecutivo. Il completamento di tutte le attività disciplinate dall'accordo è previsto entro il 31 dicembre 2022.

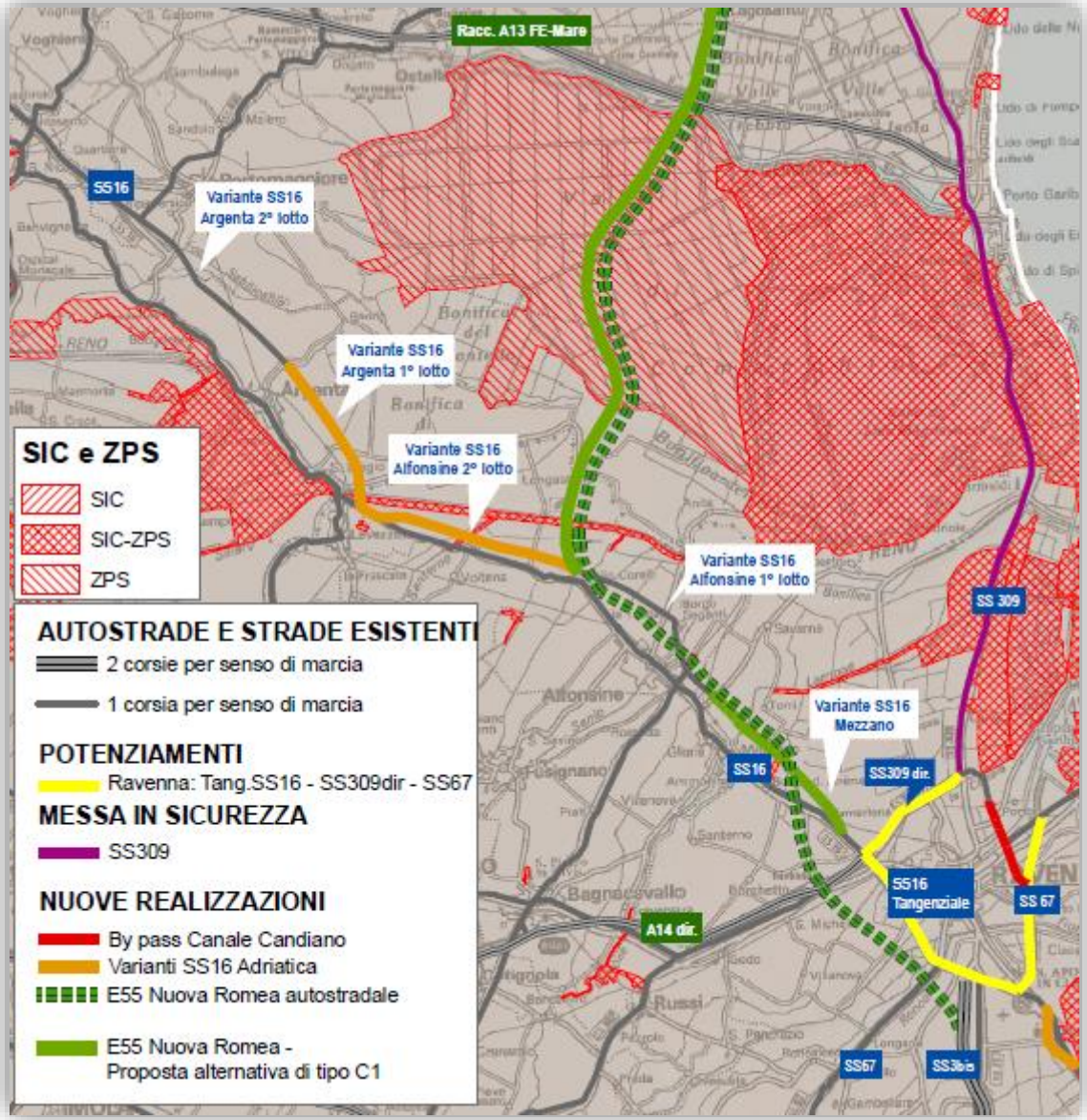
SISTEMA STRADALE

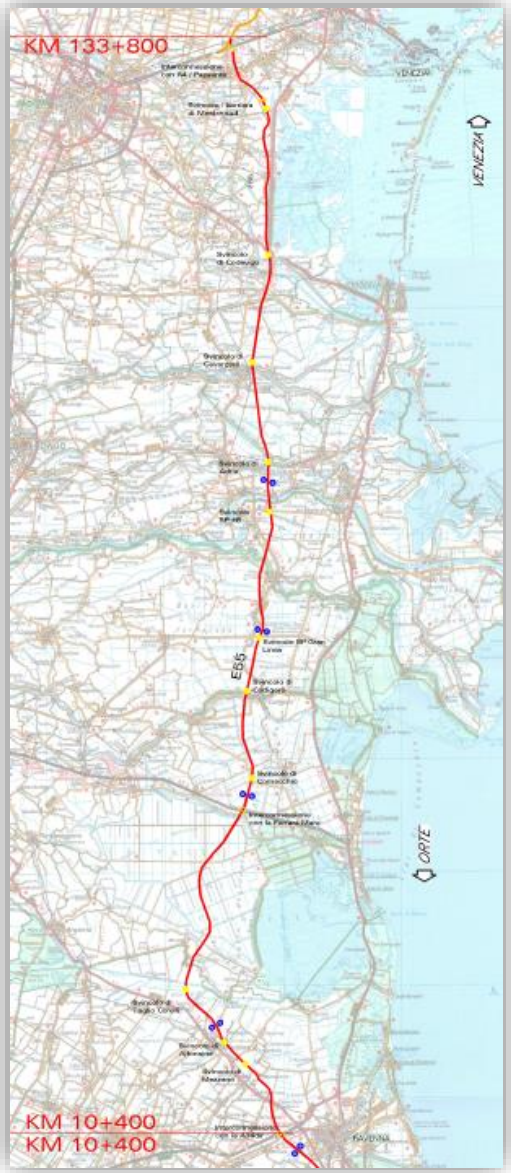
S.S.3 bis (Itinerario E45-E55)

- La Regione ritiene prioritaria la riqualificazione con risanamento profondo della pavimentazione lungo la SS3bis Tiberina (con priorità per il tratto Ravenna – Borello) e la riqualificazione e l'adeguamento normativo delle barriere di sicurezza, dei ponti, dei viadotti e delle gallerie lungo la SS3 bis Tiberina nel tratto Borello – confine regione Toscana.

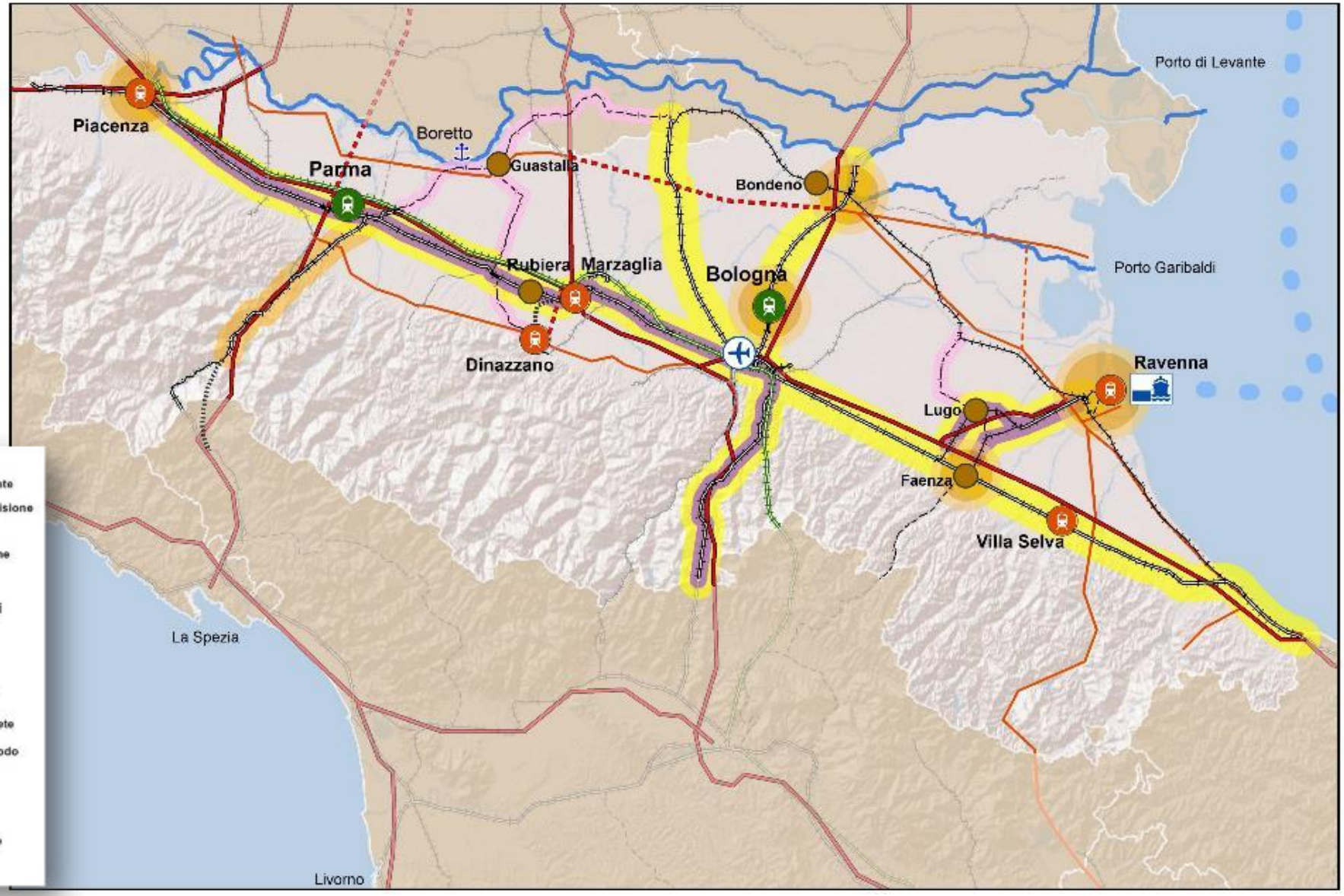
Con un orizzonte temporale di più lungo respiro, la Regione, nel 2015, aveva inoltre avanzato al Governo la proposta di una nuova infrastruttura di tipo extraurbano principale a carreggiate separate e due corsie per senso di marcia, fra Ravenna (dall'interconnessione fra la tangenziale di Ravenna e la SS 3bis) e la Ferrara mare e di tipo extraurbano secondario ad una corsia per senso di marcia, fino alla SP 60 Gran Linea con riqualificazione della stessa fino alla SS309. In particolare, in corrispondenza di Ravenna tale nuova infrastruttura deve realizzare un by pass in variante rispetto alla circonvallazione del capoluogo e deve proseguire in variante alla SS16 in corrispondenza dell'abitato di Mezzano, Camerlona e Glorie armonizzandosi con l'esistente tangenziale di Alfonsine. Inoltre, il nuovo asse ha la funzione di risolvere la criticità rappresentata dal collegamento di Ravenna verso Nord, attraverso la SS309 Romea (corridoio europeo E55).

Recentemente, a seguito di un proficuo confronto con la Regione Veneto e con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è stata condivisa l'opportunità di proporre l'inserimento della Nuova Romea, ipotizzata a due corsie per senso di marcia e sviluppata dall'interconnessione con la SS 3 bis Tiberina a Ravenna fino al Passante di Mestre, nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza finanziato mediante il Recovery Fund, a seguito dell'emergenza pandemica in corso.





PIATTAFORMA LOGISTICA REGIONALE



Nodi Logistici

- Aeroporto di Bologna
- Porto di Ravenna
- Porto fluviale di Boretto
- Interporti
- Scali ferroviari principali
- Altri scali ferroviari

Rete ferroviaria

- Doppio binario elettrificato
- Alta Velocità/Alta Capacità
- Semplice binario elettrificato
- Semplice binario non elettrificato
- Tratto di previsione

Rete Stradale

- Grande Rete autostradale esistente
- Grande Rete autostradale di previsione
- Grande Rete stradale esistente
- Grande Rete stradale di previsione

Potenziamenti ferroviari per le merci

- Elettrificazione
- Da adeguare a modulo 750 mt
- Da adeguare alla sagoma PC 80
- Potenziamento infrastrutturale Rete
- Potenziamento infrastrutturale Nodo

Navigazione Interna e marittima

- Idrovia Padano-Veneta -Fiume Po
- Autostrade del mare

ZLS: obiettivi e definizione

La finalità della Zona Logistica Semplificata è di «favorire la creazione *di condizione favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi, che consentano al proprio interno, lo sviluppo delle imprese già operanti nonché l'insediamento di nuove imprese*»

Art. 2, DPCM n. 12 del 25.01.2018

"Una ZLS (zona logistica semplificata) è una zona geograficamente delimitata e chiaramente identificata, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico-funzionale e che comprenda almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal Regolamento (UE) n. 1315 dell'11 dicembre 2013".

Art. 3, DPCM n. 12 del 25.01.2018

ZLS – Emilia-Romagna

Individuazione due livelli di priorità

Estensione massima della ZLS Emilia-Romagna
(calcolata come da disposizioni normative previste per le ZES all'allegato 1 DPCM 12/2018)

4.903 ha

Per la selezione delle aree da includere all'interno del perimetro della ZLS Emilia-Romagna sono stati identificati **due livelli di priorità**.

Priorità 1

- **Porto di Ravenna**
- **Nodi intermodali regionali**

Priorità 2

Aree produttive o commerciali che soddisfano il nesso economico-funzionale col Porto di Ravenna

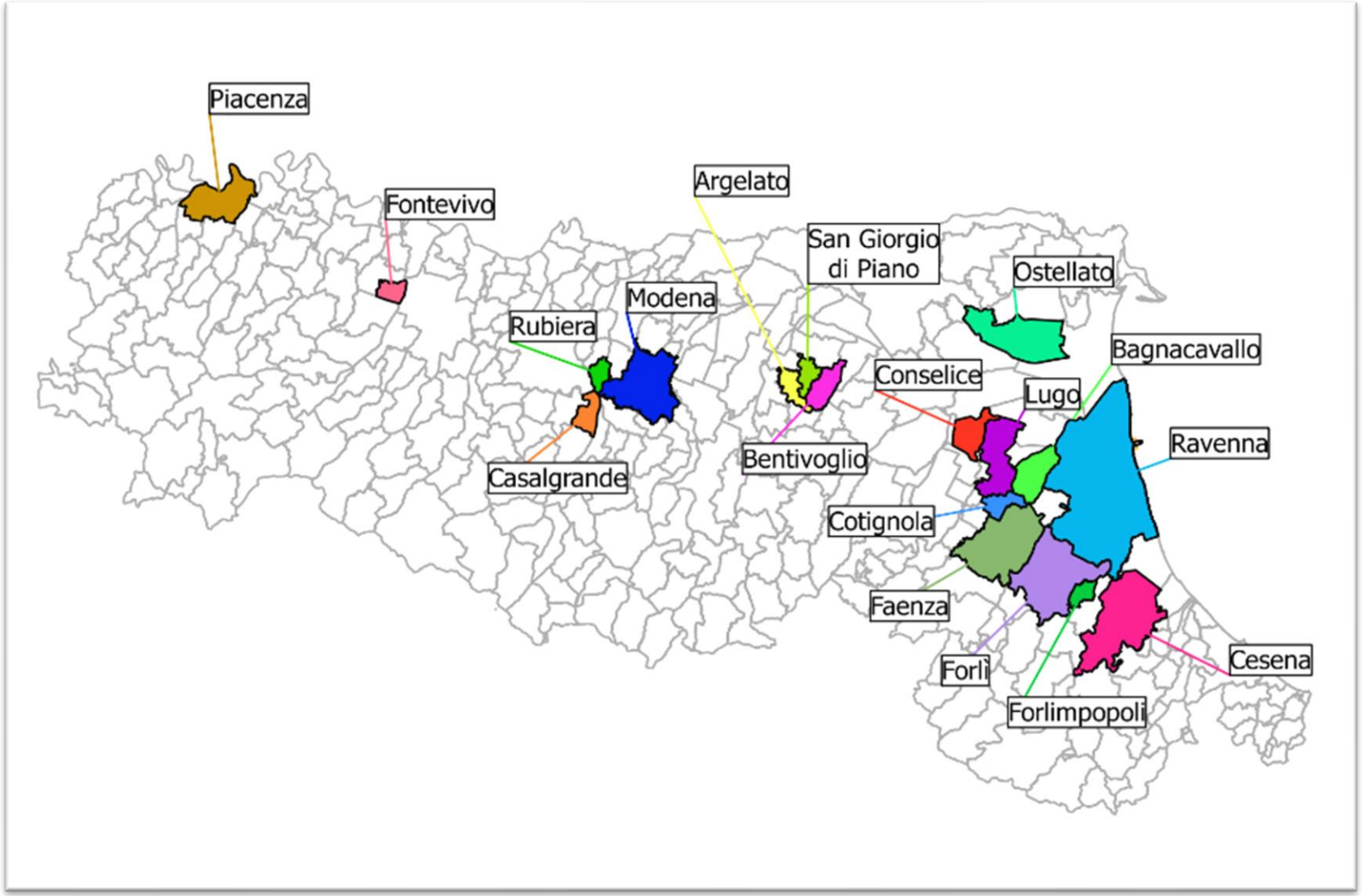
ZLS – Emilia-Romagna

Priorità – Criteri selezione aree

Tipologia di criteri	Scopo	Criteri
FUNZIONALE	Questi criteri garantiscono la **potenzialità di connessione ed accessibilità al porto** delle aree da includere nella ZLS	- Aree contermini al porto - Prossimità al porto - Accessibilità
ECONOMICO	Questi criteri si riferiscono alla **strategicità economica** delle aree da includere nella ZLS	- Appartenenza ambiti specializzati per attività produttive - Specializzazioni produttive e commerciali - Aree art. 107 TFUE
URBANISTICO	Questi criteri **favoriscono la possibilità di attrarre nuovi investimenti** delle aree da includere nella ZLS	- Estensione dell'area (ha) - Presenza ed estensione aree libere - APEA - Aree produttive candidate per infrastrutturazione con banda ultra-larga (BUL) - PIP (Piani di Insediamento Produttivi)

Perimetro ZLS – Emilia-Romagna

Comuni interessati Prima individuazione



Gli obiettivi fissati per la ZLS

(da decreto 12-2018)

- **numero** di **nuove imprese** insediate
- **numero** di **nuovi occupati** che hanno generato
- **valore** del **fatturato** delle imprese
- **valore** dei nuovi **investimenti**

L'efficacia delle ZLS viene valutata in 7 anni

«Art. 9. Attività di controllo e monitoraggio Comma 3»

ZLS - RER

Proposta pacchetto incentivi

01 INSERIRE NEGLI INCENTIVI REGIONALI SPECIFICHE PREMIALITA' PER LE IMPRESE CHE INVESTONO NELLA ZLS (es. Legge Regionale 14/14)

02 PREVEDERE DA PARTE DEGLI ENTI LOCALI FORME DI INCENTIVAZIONE PER LA ZLS (es. riduzione IRAP, TARI, IMU,…

03 VALORIZZARE SOPRATTUTTO LE IMPRESE IN GRADO DI ATTRARRE INVESTIMENTI ESTERI ED IMPRESE ESTERE

PRINCIPIO DELLA DOPPIA CONDIZIONALITA' NELLA DEFINIZIONE DEL «PACCHETTO LOCALIZZATIVO»:

- EROGAZIONE DI INCENTIVI REGIONALI IN PRESENZA DI CONTESTUALE IMPEGNO DA PARTE DEGLI ENTI LOCALI INTERESSATI AD ADERIRE ALLA «ZLS EMILIA ROMAGNA»
- PROGETTI CON POTENZIAMENTO/ATTIVAZIONI DELLE RELAZIONI CON IL PORTO DI RAVENNA

LEGGE REGIONALE 30/2019 art.10

INCENTIVI TRASPORTO MERCI FERRO

L.R. 30/2019 art.10 [(Aiuto di Stato: SA.54990 (2019/N) - Promulgazione legge il 10/12/2019 (art 10 della L.R. n. 30) - BURERT n. 409 del 10/12/2019]**:**

•RISORSE: **1.000.000 ALL'ANNO PER 3 ANNI, (2020-2022) per € 3.000.000 complessivi**, con obbligo di mantenimento per 2 anni dopo il triennio di incentivazione.

•BENEFICIARI: IMPRESE LOGISTICHE – MTO

•TRAFFICO AGGIUNTIVO INCENTIVATO: TRASPORTO INTERMODALE, TRADIZIONALE, TRASBORDATO (divieto di spostamento di traffico già esistente tra scali)

•CONTRIBUTO PER I PRIMI 120 km, 0,007 € * t * km solo per i km percorsi in Regione

•CONTRIBUTO MASSIMO ANNUALE PER IMPRESA : 150.000 €

•CONSENTITO CUMULO (con il limite che gli importi cumulati non superino il 50% dei costi ammissibili e il 30% del costo totale del trasporto).

•CRITERI PRIORITARI DI SELEZIONE DEI SERVIZI INCENTIVATI SARANNO: MAGGIORE FREQUENZA E DURATA; COLLEGAMENTI DI CORTO RAGGIO; COLLEGAMENTI CON IL PORTO DI RAVENNA.

LEGGE REGIONALE 30/2019 art.10

INCENTIVI TRASPORTO MERCI FERRO

L.R. 30/2019 art.10 [Bando attuativo DGR 1944/2019, BURERT n. 3 del 3/01/2020 – Approvaz. Graduatoria Det n. 7946 del 12/05/2020]

Flussi ferroviari in Emilia-Romagna (Milioni di tonnellate – Anni 2002-2019)

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

(NB: in tratteggio possibile incertezza sul reale andamento, dovuta a differenze nella modalità di rilevazione del dato).

OBIETTIVO: crescita del trasporto merci ferroviario (servizi ferroviari) incentivando nuovi traffici (cioè aggiuntivi rispetto a quelli già effettuati) su relazioni già esistenti e su nuove relazioni, quindi ridurre il numero di mezzi pesanti in circolazione.

BENEFICI ATTESI: nel triennio togliere dalle strade della Regione circa 110.000 veicoli pesanti diesel da 28 ton., corrispondenti a 3.075.000 ton circa di merci che percorrono 13.200.000 Km

RISULTATI 2020: ammessi a contributo 37 servizi ferroviari, con 18 imprese beneficiarie. Le ton aggiuntive trasportate con O/D RAVENNA sono stimate in 1.250.000 nel triennio.

CLUSTER INTERMODALE REGIONALE

ER.I.C.
EMILIA-ROMAGNA INTERMODAL CLUSTER

Creazione di un network collaborativo tra le principali aziende che gestiscono infrastrutture per lo scambio modale nella Regione Emilia-Romagna
Iniziativa della Regione Emilia-Romagna gestita con il supporto di Fondazione ITL

- gli Il 16.03.2018 è stato firmato il primo protocollo definito «Accordo per la crescita del sistema intermodale regionale» con 2 ambiti collaborativi prioritari: supporto all'internazionalizzazione e formazione.
- L'11/02/2020 è stato firmato un nuovo protocollo ambiti di intervento sono:

a) formazione e sviluppo di competenze;
b) promozione e sviluppo delle relazioni internazionali;
c) promozione e sviluppo delle relazioni nazionali;
d) promozione di iniziative di sensibilizzazione nei confronti del sistema industriale regionale
e) aspetti strategico/operativi e infrastrutturali per il miglioramento del sistema dei servizi e del livello
di accessibilità del territorio;
f) innovazione tecnologica, energetica e/o della sostenibilità ambientale;
g) sicurezza della circolazione ferroviaria e aspetti normativi/regolamentativi nazionali ed europei;
h) ricerca ed evoluzione degli scenari competitivi globali che influiscono sul trasporto merci e la logistica;
i) ampliamento dei servizi di mercato nazionali ed europei dei membri del cluster.

ALCUNI DATI

Fornitori di trasporto che operano in ER.I.C.	543
Dipendenti che lavorano in ER.I.C.	12.713
Totale treni movimentati nel 2018	25.448
Totale trasporto merci su rotaia gestito da ER.I.C. in tonnellate 2018	17.977.886
Totale fatturato imprese in ER.I.C. 2018	118.640.145 €

La **quota intermodale (mare e ferro) gestita da ER.I.C.** è pari al **21% del totale del traffico regionale**. ER.I.C. rappresenta il 90% del traffico ferroviario merci movimentato in regione

OBIETTIVO

ER.I.C. vuole rendere più attrattivo e visibile il sistema intermodale regionale agli operatori europei (imprese ferroviarie, MTO, e operatori logistici)

Aumentare i servizi ferroviari diretti tra l'Emilia-Romagna e l'Europa supportando lo sviluppo di servizi che attualmente terminano la tratta ferroviaria nei nodi del corridoio Mediterraneo.

www.ericintermodal.com

Direzione Generale Cura del territorio e dell'Ambiente

GRAZIE PER L'ATTENZIONE

Alfeo BROGNARA
Responsabile del Servizio Viabilità, Logistica e Trasporto per Vie d'Acqua

19 febbraio 2021
Ravenna