GRUPPO SAPIR
www.grupposapir.it

Eni + Lorenzo è meglio di Eni.
INSIEME ABBIAMO UN'ALTRA ENERGIA

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale
www.port.ravenna.it

www.portoravennanews.com
mensile
porto di ravenna
il porto dell'Emilia Romagna

Focus Ferrovie

Gli investimenti su Ravenna

Giugno 2020

Porto di Ravenna - Reg. Trib. Ra n. 1401 del 26/11/2012 - Editore Mistral Comunicazione Globale s.a.s - Dir. Resp. M. Vittoria Venturelli.

3 I CORRIDOI TEN-T CORE MERCI IN ITALIA

Ferrovie e porti i capisaldi del piano per un'Italia Veloce

di PAOLA DE MICHELI
Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti

La mobilità su ferro e i nostri porti sono due capisaldi del piano per un'"Italia veloce" che vogliamo realizzare.
Per il nostro Paese significa connettere in maniera compiuta il Nord con il Sud, l'Est e l'Ovest, ma anche conquistare quel ruolo centrale nel Mediterraneo in linea con la nostra posizione geografica. E ancora, diventare più attrattivi per il turismo e le imprese grazie a una rete di collegamenti moderna e sostenibile.
Un pezzo fondamentale di questa strategia è la piena valorizzazione della nostra portualità, da sempre uno dei fattori di competitività chiave per l'Italia, e oggi ancora più importante per la ripresa dopo la crisi che abbiamo affrontato a causa dell'emergenza sanitaria.
L'ho ripetuto più volte da quando sono Ministra, i porti sono una delle risorse più preziose del sistema Italia ancora non sfruttate a pieno: hanno potenzialità di sviluppo ancora molto ampie.
Il progetto di potenziamento dello scalo ferroviario al servizio del porto di Ravenna è un intervento che va esattamente nella direzione che abbiamo indicato: creare un hub strategico per l'Italia e il primo punto di approdo delle merci importate nella mia regione, l'Emilia-Romagna.
Ne ho parlato anche durante la mia ultima visita a Ravenna nel gennaio scorso: in quell'occasione ho avuto la possibilità di incontrare i lavoratori della Compagnia portuale. È stato un confronto molto utile con persone che hanno un ruolo fondamentale per l'economia del territorio e dell'intero Paese, a cui vogliamo assicurare più qualità nel lavoro, più sicurezza e più formazione, e quindi più forza.
L'investimento sul ferro e sull'intermodalità sono assolutamente centrali nella mia azione al Governo, per spostare il più possibile le merci e le persone su reti efficienti e a basso impatto ambientale.
Quello sul Porto di Ravenna non è l'unico perché stiamo perseguendo in tanti scali anche del Sud – come Napoli e Gioia Tauro – una strategia complessiva, quella del completamento del collegamento del cosiddetto "ultimo miglio" per accorciare le distanze, aumentare la competitività e anche migliorare la qualità della vita di chi risiede e lavora nelle città interessate.
Il ruolo di un Ministero pragmatico come il mio non è quello di fare proclami, ma di trasformare finanziamenti in cantieri per ridurre le disuguaglianze, non solo quelle economiche, ma anche quelle sociali.
Dopo l'esperienza dell'epidemia abbiamo tutti necessità di ripartire più consci di prima dei nostri limiti ma anche delle opportunità che si sono aperte: il nuovo Porto di Ravenna sarà un punto di forza di questa ripartenza, non solo di questo territorio ma dell'intera regione.

È un investimento strategico

Con le nuove infrastrutture ferroviarie andiamo a colmare un'incompiuta

di MICHELE DE PASCALE
Sindaco di Ravenna

Investimenti pubblici e privati, potenziamento infrastrutturale, lo sviluppo futuro della città di Ravenna. Ne abbiamo parlato con il sindaco Michele de Pascale

Sindaco, solo sul versante ferroviario partono lavori per oltre 70 milioni di euro. Si disegna così anche il volto futuro della città, oltre che ottenere il potenziamento del porto?

"Certamente. Si tratta di un investimento strategico, al centro delle priorità. Il nostro porto diventa molto più efficiente sul piano dell'infrastruttura ferroviaria, con due scali merci al servizio del porto ma non solo: è un valore aggiunto per tutto il territorio.

Nell'ottica di una rigenerazione industriale, il porto venne portato dal centro città più vicino al mare, ma non avvenne la stessa cosa con la stazione merci. Ora andiamo a colmare un'incompiuta, che ha pesato molto per tanti decenni. Anche se non dobbiamo dimenticare che quello di Ravenna è comunque il terzo porto italiano per movimentazione di merce via treno. Ora è il momento di rigenerare anche la stazione, in piano centro. A breve faremo partire un bando di gara, per 500 mila euro, per la progettazione del nuovo volto dell'area".

La mole di investimenti pubblici cade in un momento più che opportuno, anche come incentivo alla ripartenza economica.

"Ci sono gli investimenti pubblici di Adsp per 250 mi-

lioni, i 55 di Rfi, i 100 di Anas sulle statali e solo questi ultimi tardano a tramutarsi in cantieri ma sui quali non manchiamo continue sollecitazioni.
Invece, per l'escavo dei fondali siamo ormai alla nomina del raggruppamento di imprese che eseguirà i lavori e per le ferrovie siamo ai cantieri veri e propri.
Ciò che è fondamentale è che sul porto sono pronti anche importanti investimenti privati, come quelli di Sapir nella logistica che includono anche la ferrovia".

I protocolli sottoscritti da Comune, Regione, Adsp e Rfi prevedono altri due interventi importanti: il by pass ferroviario vicino alle Bassette e il sottopasso di via Canale Molinetto. La tempistica?
"I lavori al bypass sono ripresi da poco, dopo la sospensione per via dell'emergenza sanitaria, e si avviano alla conclusione. I lavori al sottopasso di via Canale Molinetto li faremo nel 2021.
Non potevamo certo aprire il cantiere per la sostituzione di Ponte Teodorico, che durerà fino a dicembre, in contemporanea con il sottopasso. La città si sarebbe bloccata.
Così l'intervento di via Canale Molinetto slitterà al prossimo anno. I lavori per lo spostamento di tutta la stazione merci fuori dal centro, verranno eseguiti nel prossimo mandato.
Devo dire che l'arrivo di Andrea Corsini all'assessorato regionale alle Infrastrutture ha impresso uno slancio agli investimenti".

Il ministro Franceschini ha proposto di utilizzare i recovery fund per riqualificare la dorsale adriatica e lei ha aggiunto che l'Alta Velocità potrebbe passare da Ravenna attraverso il tracciato Rimini-Cesena-Ravenna-Rovigo-Padova-Venezia. Molti lo hanno definito solo un sogno.
"Gli investimenti ferroviari ripagano sempre. Il potenziamento della Ravenna-Bologna ha portato a un aumento del 30% di traffico.
Quella dell'Alta Velocità è una battaglia che va combattuta.
Un sindaco deve saper tenere assieme le sfide di breve periodo con quelle che matureranno negli anni a venire. Però se l'Alta Velocità non la pianifichiamo ora che sono in arrivo importanti investimenti comunitari, quando mai tornerà un'occasione simile? Il compito di un sindaco è anche quello di lasciare progetti che altri porteranno avanti nei vari step".

Connessi all'Europa

Cresce il ruolo intermodale dello scalo

ANDREA CORSINI
Assessore regionale Mobilità e Trasporti, Infrastrutture

Benefici per i traffici portuali e importanti ricadute per tutta la città

Dal punto di vista del rilancio infrastrutturale Ravenna è certamente una delle città con il maggior numero di investimenti in atto, con cantieri già aperti o, comunque, con iter autorizzativi molto avanzati.
Nell'ultimo mese abbiamo presentato gli investimenti che RFI sta avviando nel territorio. Si tratta di oltre 74 milioni di euro, un investimento necessario per realizzare due scali merci in destra e sinistra Candiano, completare il by pass ferroviario vicino alle Bassette e sostituire il Ponte Teodorico.
Questi interventi porteranno certamente benefici al porto, perché lo connetteranno ai grandi mercati europei e avranno benefici molto concreti per tutta la città. Il by pass delle Bassette consentirà, infatti, di deviare i treni merci direttamente verso il porto, senza passare dalla stazione centrale. Circa 4mila treni andranno direttamente a destinazione senza transitare dal centro storico.

foto Biserni

Attualmente lo scalo ferroviario vede il passaggio di oltre 7000 treni di traffico merci all'anno che rappresentano il 13% circa del totale movimentato nel porto, collocandosi al terzo posto tra i porti italiani dopo Trieste e La Spezia per il traffico merci su ferro. Potenziando l'infrastruttura ferroviaria cogliamo uno degli obiettivi principali di questa amministrazione regionale: la sostenibilità declinata in ogni sua forma.
Con questi investimenti, i cui lavori sono avviati, crescerà il ruolo del porto di Ravenna come piattaforma intermodale della regione Emilia-Romagna, nell'ambito del "Cluster Intermodale regionale dell'Emilia-Romagna" (ER.I.C.) costituito nel 2018 tramite sottoscrizione di un Protocollo d'intesa per la crescita del sistema intermodale regionale e per lo sviluppo di azioni collaborative nel contesto nazionale e internazionale.
Alle ferrovie dobbiamo aggiungere il progetto hub portuale per 250 milioni di euro pubblici e altrettanti privati, legati agli investimenti, soprattutto nella logistica che saranno attirati dai fondali più profondi.
Per i collegamenti stradali dobbiamo ragionare con Anas, insieme al sindaco de Pascale, affinché si sblocchino i 100 milioni già a bilancio per interventi sulle statali Adriatica, Classicana e Romea.
Solo di interventi pubblici parliamo di circa mezzo miliardo di euro di investimenti in partenza. Il fatto che i lavori cadano in questo periodo è certamente positivo. Stiamo uscendo dall'emergenza coronavirus con le massime attenzioni sanitarie, ma sostenendo parimenti l'economia. La Fase 2 è tutt'altro che semplice in tutti i settori.
Poter avviare lavori pubblici di questa entità in questo momento è una spinta per tutta l'economia regionale, oltre che per il porto, vera grande piattaforma logistica dell'Emilia Romagna e di tutto il Paese.

Ravenna port hub:

Le nuove infrastrutture ferroviarie p del porto e sostegno ad a

di DANIELE ROSSI
Presidente AdSP Mare
Adriatico centro settentrionale

I Piani europei e nazionali di Pianificazione e programmazione dei trasporti individuano nell'intermodalità e nella modalità ferroviaria due aspetti centrali per la competitività del trasporto merci, ponendo contemporaneamente degli obiettivi sfidanti in termini di shift modale. È previsto infatti il trasferimento sulla modalità ferroviaria entro il 2030 di almeno il 30% del traffico merci, per arrivare al 50% entro il 2050.

Il Porto di Ravenna con i suoi 35 km di binari e con 10 terminal portuali raccordati, è uno scalo che già movimenta su ferro un traffico importante. Nel 2019 è stato pari a 3.566.129 tonnellate e ha registrato il proprio record storico con un lieve incremento pari allo 0,1% rispetto al 2018 rappresentando il 13,6% del totale movimentato con 7.032 treni per 63.477 carri ferroviari.

Con la realizzazione dei lavori previsti dal progetto "Ravenna Port: infrastructural works", co-finanziato dal Programma europeo Connecting Europe Facility, diventa necessario incrementare ulteriormente le connessioni ferroviarie.

A tal fine, l'AdSP ha firmato due importanti Protocolli con RFI, Comune di Ravenna e Regione Emilia Romagna in corso di realizzazione. L'obiettivo strategico è la realizzazione degli interventi cosiddetti "di ultimo miglio" ferroviario che comprendono: la sostituzione del passaggio a livello su via Canale Molinetto con un sottopasso carrabile (valore 15 milioni di euro e avvio lavori tra il 2020 e il 2021); il prolungamento dei binari sul lato destro del Canale Candiano; l'adeguamento del ponte Teodorico agli standard infrastrutturali previsti nei Corridoi Europei TEN-T per il traffico delle merci (valore stimato in 9,3 milioni di euro, lavori già avviati).

Ulteriori opere per lo sviluppo del nodo ferroviario di Ravenna e l'ottimizzazione del traffico merci sono il By Pass ferroviario in Sinistra Canale Candiano (in corso di realizzazione) che permetterà l'arrivo diretto dei treni da/per la sponda sinistra del Canale Candiano bypassando l'attuale scalo merci presso la Stazione Centrale di Ravenna (valore 3,5 milioni di Euro), e le due stazioni ferroviarie, una in sx Candiano (valore stimato 21 milioni di euro e 36 mesi per l'ultimazione) e una in dx Candiano (valore circa 27 milioni di Euro).

A tutte queste opere si aggiungono poi gli interventi per superare le criticità infrastrutturali sulle direttrici strategiche per il porto (direttrice Adriatica, direttrice Ferrara-Brennero), inseriti nel PRIT 2025 (Piano Regionale Integrato dei Trasporti). Si tratta di azioni atte a migliorare l'intero "nodo di Ferrara", a potenziare e velocizzare alcune linee che collegano Ravenna con Bologna, Faenza, Russi, Castel Bolognese e Rimini, con ricadute certe sull'incremento competitivo del Porto.

Questi interventi sono quindi fortemente legati alle attività dell'Azione "Ravenna Port Hub: infrastructural works" e contribuiranno a raggiungere alcuni degli obiettivi principali dell'Azione co-finanziata dall'Unione europea, vale a dire l'aumento della co-modalità e il miglioramento dell'accessibilità al porto da parte delle merci in modo più sostenibile dal punto di vista ambientale.

Questo permetterà quindi di creare un network integrato tra l'infrastruttura marittima e le infrastrutture di trasporto terrestri.

Come sottolinea spesso la ministra De Micheli, l'investimento sull'intermodalità è assolutamente centrale per spostare il più possibile le merci e le persone su reti efficienti e a basso impatto ambientale.

RAVENNA PORT HUB
INFRASTRUCTURAL WORKS

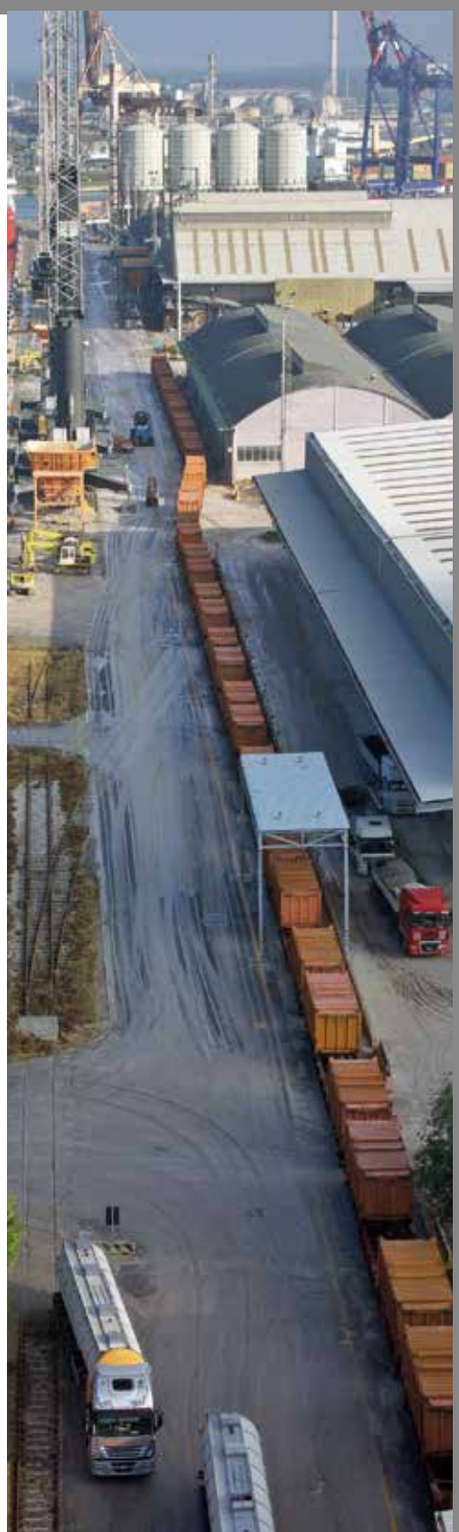
Co-financed by the European Union
Connecting Europe Facility

The contents of this publication are the sole responsibility of the Port of Ravenna Authority and do not necessarily reflect the opinion of the European Union

Progetto co-finanziato dal Programma europeo Connecting Europe Facility

infrastructural works

er il Porto di Ravenna tra divulgazione ttività culturali e formative



TRAFFICO FERROVIARIO

La serie storica del traffico ferroviario vede un incremento costante della merce trasportata su treno

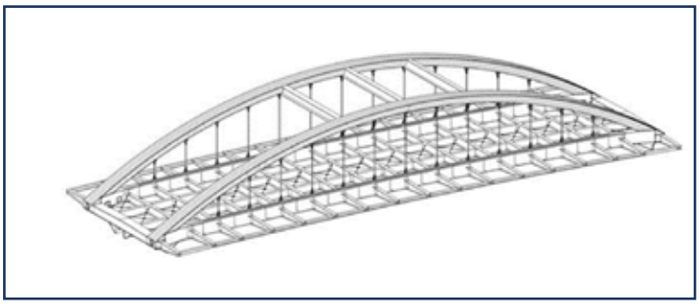
Anno	Arrivi (tonnellate)	Partenze (TEU)	Totale (numero)	Container	Treni
2000	320.000	1.453.000	1.773.000	24.700	n.d.
2001	302.000	1.178.000	1.480.000	21.400	n.d.
2002	216.154	1.216.532	1.432.686	16.978	n.d.
2003	426.469	1.497.676	1.924.145	17.324	n.d.
2004	295.263	1.703.769	1.999.032	27.639	n.d.
2005	290.031	1.955.560	2.245.591	29.852	n.d.
2006	302.347	2.261.236	2.563.583	24.678	n.d.
2007	340.971	2.500.686	2.841.657	30.515	n.d.
2008	564.367	2.444.228	3.008.595	39.837	n.d.
2009	135.501	1.801.464	1.936.965	26.809	n.d.
2010	135.501	1.801.464	1.936.965	26.809	n.d.
2011	231.149	2.053.495	2.284.644	24.195	n.d.
2012	231.240	1.845.594	2.076.834	23.375	n.d.
2013	266.290	1.718.062	1.984.352	26.248	n.d.
2014	459.500	2.499.635	2.959.135	22.095	n.d.
2015	373.620	2.686.350	3.059.970	19.966	n.d.
2016	420.406	2.947.684	3.368.090	22.174	6.990
2017	375.225	3.062.479	3.437.704	19.730	7.397
2018	440.570	3.120.781	3.561.351	17.086	7.008
2019	322.218	3.243.910	3.566.129	16.531	7.032

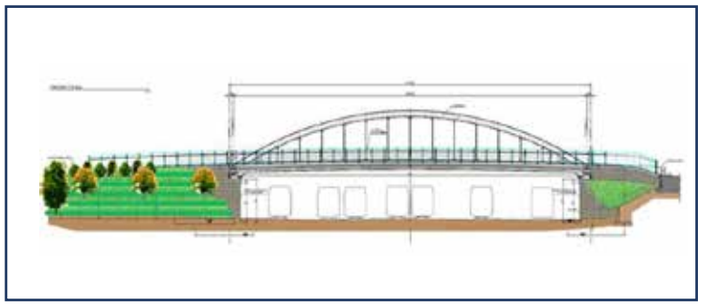
Hub portuale di Ravenna

RFI ci crede e investe 74 milioni di euro

di VINCENZO CEFALIELLO
Direttore Produzione
Bologna di RFI

Incrementare i collegamenti fra la rete ferroviaria nazionale e i porti italiani per sviluppare servizi intermodali che facilitino, attraverso i Corridoi TEN-T, lo scambio di merci con l'Europa.
È con questo obiettivo che Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) ha avviato un importante piano di investimenti, del valore di 4 miliardi di euro, di cui circa 1,4 destinati al potenziamento delle connessioni tra linee ferroviarie, porti e interporti.
"Il Porto di Ravenna, per la sua posizione strategica all'interno dei Corridoi Baltico - Adriatico e Mediterraneo, non poteva non rivestire un ruolo primario nello sviluppo di questo progetto, spiega Vincenzo Cefaliello Direttore Produzione Bologna di RFI. Per realizzare tutte le opere previste investiremo nel territorio del comune di Ravenna oltre 74 milioni di euro".
Il sistema ferroviario a supporto del porto ravennate, pur adeguato alle esigenze di traporto attuali, presenta oggi alcuni aspetti da potenziare in funzione del previsto sviluppo delle aree portuali, che consentirà di incrementare progressivamente la quantità di merce movimentata. Le aree di intervento sono essenzialmente riconducibili alla capacità del collegamento fra il porto e la stazione, alla presenza di un passaggio a livello particolarmente trafficato e alle caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria che, in alcuni tratti, non consente il transito di treni merci a standard europeo.
Risale al 2015 l'accordo fra Gruppo FS Italiane, Comune di Ravenna, Autorità Portuale e Regione Emilia-Romagna per la realizzazione di interventi migliorativi dell'accessibilità ferroviaria del Porto di Ravenna seguito, nel 2017 da un accordo specifico proprio per lo sviluppo del nodo ferroviario di Ravenna e l'ottimizzazione del traffico merci.
"Dopo la firma degli accordi - spiega Cefaliello - siamo partiti con lo sviluppo dei progetti e l'apertura dei primi cantieri, di pari passo con il reperimento delle risorse necessarie. Con lo sblocco degli ultimi fondi destinati allo sviluppo delle dorsali Sinistra e Destra Candiano, oggi possiamo dire di essere davvero vicini al raggiungimento dell'obiettivo".
Strategici per lo sviluppo del Porto di Ravenna sarà infatti la realizzazione delle nuove stazioni merci Sinistra e Destra Candiano, che avvicineranno la terminalizzazione dei treni merci alle aree di carico e scarico interne al comprensorio portuale, evitando lo stop intermedio nella stazione ferroviaria di Ravenna che potrà così finalmente dire addio allo scalo merci in area urbana.
Il potenziamento della stazione Sinistra Candiano, i cui lavori propedeutici sono già stati avviati, prevede la realizzazione di 7 nuovi binari arrivo/partenza di cui almeno uno lungo 750 metri, modifiche al piano del ferro e la centralizzazione ed elettrificazione di tutto il fascio. Complessivamente lo scalo disporrà così di 12 binari. Il progetto definitivo è in fase di ultimazione e sarà presentato da RFI agli Enti coinvolti entro la fine del mese di giugno.
Altrettanto ambizioso il progetto di realizzazione della stazione merci Destra Candiano, dove si prevede la centralizzazione ed elettrificazione dei 6 binari esistenti e la realizzazione di ulteriori 3, anch'essi centralizzati ed elettrificati, di cui almeno uno con un'estensione di 750 metri, insieme all'elettrificazione della tratta di collegamento con l'attuale stazione di Ravenna. Per questo intervento è in avvio la fase progettuale.
Per il potenziamento dei due scali RFI investirà 47,7 milioni di euro (21 per Sinistra Candiano e 26, 7 per Destra Candiano), individuati nell'ambito dei finanziamenti previsti dal Contratto di Programma.
Punta ad ampliare la quota di traffico merci su ferro per e dal Porto di Ravenna anche il nuovo Ponte Teodorico, a Ravenna, che RFI si appresta a realizzare dopo i lavori di



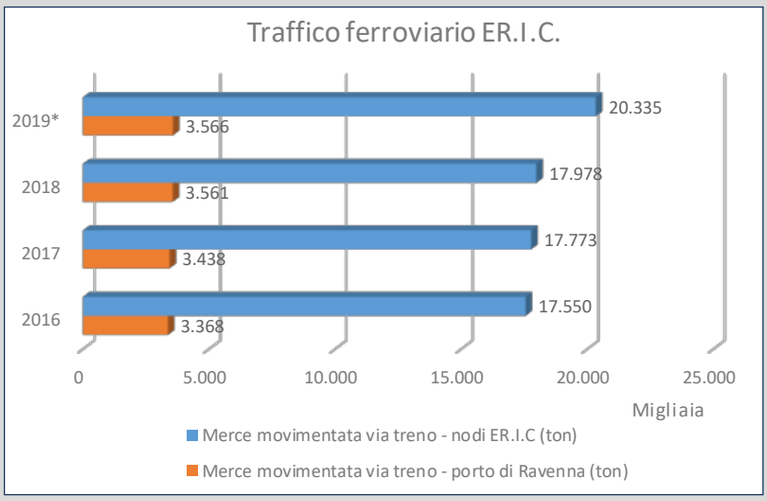


demolizione del cavalcaferrovia attuale.
La dimensione delle cinque arcate del ponte storico, che sovrasta i binari delle linee Bologna - Ravenna e Ferrara - Ravenna e collega la zona della Darsena al centro storico della città, non permette infatti il transito dei carichi alti quattro metri allo spigolo, la cosiddetta "autostrada viaggiante" e i container High Cube.
"Valutate le condizioni complessive dell'attuale infrastruttura - precisa Cefaliello - che sconsigliavano un intervento di ampliamento delle arcate, abbiamo deciso di investire oltre 9 milioni di euro in un nuovo ponte stradale ad arco con trave a via inferiore, caratterizzato da un'unica campata di 56 metri di ampiezza e un impalcato lungo 58 metri e largo 19.
Con l'occasione verrà migliorata anche la viabilità comunale, grazie a un percorso pedonale su un lato del nuovo ponte e uno ciclabile sull'altro".
La demolizione del vecchio cavalcavia è programmata negli ultimi tre fine settimana di giugno, con temporanea limitazione del traffico ferroviario durante l'esecuzione delle attività. A seguire verranno realizzate le spalle di appoggio dell'impalcato, i muri di contenimento e infine sarà varato il nuovo ponte, sul quale sarà posata la pavimentazione stradale per poi essere riaperto al traffico a dicembre di quest'anno.
Previste anche alcune opere di mitigazione ambientale, fra cui il rivestimento delle scarpate dei rilevati con terreno vegetale e il rinverdimento con idrosemina, la messa a dimora di essenze arboree e arbustive autoctone al piede delle nuove scarpate e il rivestimento in mattoni dei muri in calcestruzzo.
D'intesa con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro-Settentrionale e con il Comune di Ravenna, RFI ha poi sviluppato il progetto definitivo per il prolungamento della dorsale ferroviaria della Destra Candiano, per il collegamento con l'area di espansione della penisola Trattaroli. Il progetto è attualmente al vaglio di Autorità Portuale e Comune di Ravenna.
Il collegamento diretto con gli impianti industriali attraverso il raccordo ferroviario penisola Trattaroli contribuirà allo sviluppo del traffico merci da e per il porto.
Ma gli interventi migliorativi dell'accessibilità al Porto di Ravenna non si esauriscono qui.
In città un sottopassaggio carrabile prenderà il posto del passaggio a livello di via canale Molinetto, sulla linea ferroviaria Castelbolognese - Ravenna. L'aumento del numero dei treni e l'incremento del traffico stradale hanno reso infatti indispensabile l'eliminazione di questo punto di intersezione fra la viabilità su ferro e quella su gomma, con vantaggi per entrambe le modalità di trasporto.
Anche in questo caso la redazione del progetto e la realizzazione dell'opera, del valore di 15 milioni di euro, sono a carico di Rete Ferroviaria Italiana. L'avvio dei lavori è previsto il prossimo anno.
Infine, entro l'estate RFI aprirà al pubblico il prolungamento del sottopassaggio pedonale della stazione di Ravenna, un'opera del valore di 2,8 milioni di euro che ricucirà le due aree della città separate dai binari.
"Sviluppo del trasporto merci, shift modale dalla gomma al ferro, connessione dei poli logistici strategici del Paese con la rete ferroviaria nazionale, sinergie con enti locali, istituzioni e associazioni di categoria. In questa logica - conclude Cefaliello - si colloca l'investimento di RFI per il Porto di Ravenna, in linea con gli obiettivi inseriti nel 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, creando le condizioni infrastrutturali per sviluppare servizi intermodali funzionali e affidabili, in grado di generare un beneficio strutturale per il sistema logistico nazionale".

Emilia-Romagna, le merci salgono sul treno

di GUIDO FABBRI
Presidente Fondazione ITL
e ANDREA CORSINI
Assessore regionale Mobilità e Trasporti, Infrastrutture

La Regione Emilia-Romagna continua a sostenere lo sviluppo del trasporto ferroviario merci attraverso un insieme di misure di promozione che agiscono su più fronti.
Particolare rilievo ha assunto la costituzione del Cluster di ER.I.C. (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. Nell'ottobre 2019 la compagine di ER.I.C. ha visto l'ingresso di Sapir Spa, primaria realtà dello scalo portuale ravennate.
Il volume del traffico ferroviario del cluster ER.I.C. rappresenta circa il 90% del totale del volume movimentato nella Regione Emilia-Romagna e nel 2019 si stima abbia superato i 20,3 milioni di tonnellate con una crescita del 13%.
Un protagonista nello scenario del traffico ferroviario regionale, nonché membro del cluster ER.I.C., è il porto di Ravenna il quale, nonostante il lieve calo (-1,6% sul 2018), nel 2019 ha registrato una movimentazione merci pari a 26.256.248 tonnellate ed ha raggiunto il proprio record storico del 13,6% (+0,1 sul 2018) dei volumi totali movimentati su ferro, grazie alla circolazione di 7.032 treni.
Il rafforzamento dei collegamenti ferroviari retroportuali, costituisce certamente un plus per lo sviluppo sostenibile del nodo ravennate, e per la qualificazione dell'intero sistema logistico del porto.
Un contributo significativo, al fine di incentivare lo shift modale gomma-ferro e i collegamenti retroportuali, sarà determinato dalla Legge n. 30/2019 che prevede lo stanziamento di 3 milioni di euro per il triennio 2020-2022 a supporto della modalità ferroviaria. Dei 37 servizi candidati, le risorse disponibili hanno permesso il finanziamento di 25 relazioni con origine e destinazione in Emilia-Romagna, 9 delle quali interessano Ravenna. L'incremento dei flussi aggiuntivi trasferiti via ferro dal porto, grazie a questa misura di incentivazione, si stima possa essere, già nel primo anno, di oltre 600.000 tonnellate.



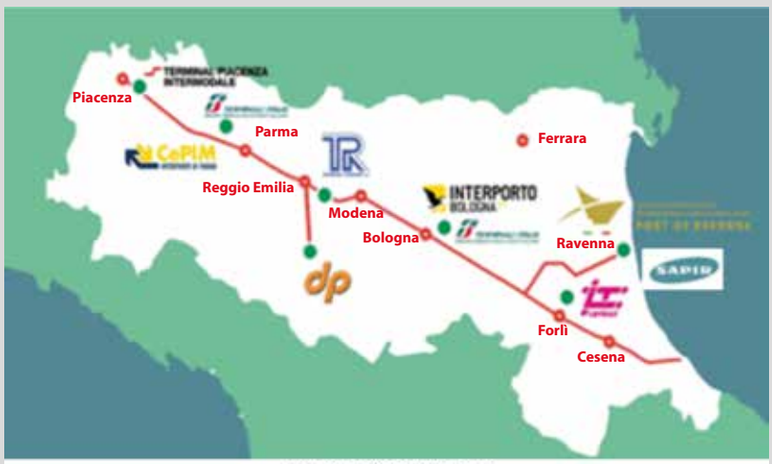


Figura 1 Membri ER.I.C.

Sapir punta sullo sviluppo sostenibile

di RICCARDO SABADINI
Presidente Sapir

Linea con Dinazzano Po e un nuovo terminal in Trattaroli

La realizzazione dei due scali in destra e sinistra Canale e il rifacimento del Ponte Teodorico consentiranno il potenziamento del traffico merci del porto su ferro e costituiscono un altro fondamentale tassello del piano di potenziamento di cui il progetto Hub portuale costituisce il perno.

Un piano che vede da tempo l'impegno determinato e convergente di Autorità di Sistema, Comune e Regione e che può ora contare anche sulle risorse e la capacità progettuale di RFI. Da parte nostra, come Gruppo Sapir, abbiamo da tempo presentato tre PUA, approvati o in corso di approvazione, per mettere in produzione aree di proprietà finora inutilizzate. A ciò seguiranno coerenti investimenti, tra cui spicca la realizzazione di un nuovo terminal in penisola Trattaroli, che sono stati pensati in un quadro di sviluppo del porto di cui la realizzazione della sottostazione sud in prossimità dell'area Logistica 1 e il prolungamento della dorsale destra ferroviaria fino a Trattaroli sono condizioni essenziali.

Penso non solo alla valorizzazione dei nostri terminal ma anche alla maggiore appetibilità delle aree da parte di nuovi investitori interessati a puntare sul nostro scalo.

Il nostro Gruppo persegue da anni, in una logica di sostenibilità, l'impegno a rafforzare la quota di traffico su rotaia, anche se esso assicura solo minimi margini di profitto.

Particolarmente significativi sono i risultati raggiunti sui materiali ceramici diretti al comprensorio di Sassuolo: tra il 2013 e il 2018, periodo in cui il traffico complessivo di questa tratta è cresciuto del 44%, si è riusciti a incrementare proporzionalmente la parte su rotaia, mantenendola oltre il 30% del totale.

Nel 2018, quando il traffico ferroviario ha toccato il top, sono state trasportate in treno dal porto di Ravenna alla stazione di Dinazzano Po 919.000 tonnellate di materiali ceramici, che significa avere tolto dalla strada circa 30.000 camion: considerando che un camion emette mediamente 175 grammi di CO_2 al Kilometro, si può stimare che in quel solo anno sono state evitate emissioni di CO_2 in atmosfera pari a circa 800.000 kilogrammi.

Purtroppo questi numeri non potranno essere confermati quest'anno, causa la crisi originata dall'epidemia.

Tuttavia uno sviluppo sostenibile non può prescindere dal rafforzamento del versante ferroviario e a questo dobbiamo traguardare, oltre la contingenza. Perciò accogliamo con fiducia i nuovi investimenti, che si aggiungono ad altri già in corso sulla tratta Ravenna-Poggio Rusco, che porteranno a velocizzare i traffici, riducendo le interferenze col trasporto passeggeri e con la viabilità stradale, senza trascurare i benefici che deriveranno anche alla sicurezza della movimentazione, altro punto imprescindibile della nostra strategia societaria.

mensile porto di ravenna
FOCUS FERROVIE
Giugno 2020

Nuove locomotive Cz Loko per la Regione Emilia-Romagna

Sono destinate al traffico merci di Dinazzano Po e ai treni passeggeri di Trenitalia-Tper

di MARCO DANZI
Presidente Cz Loko Italia

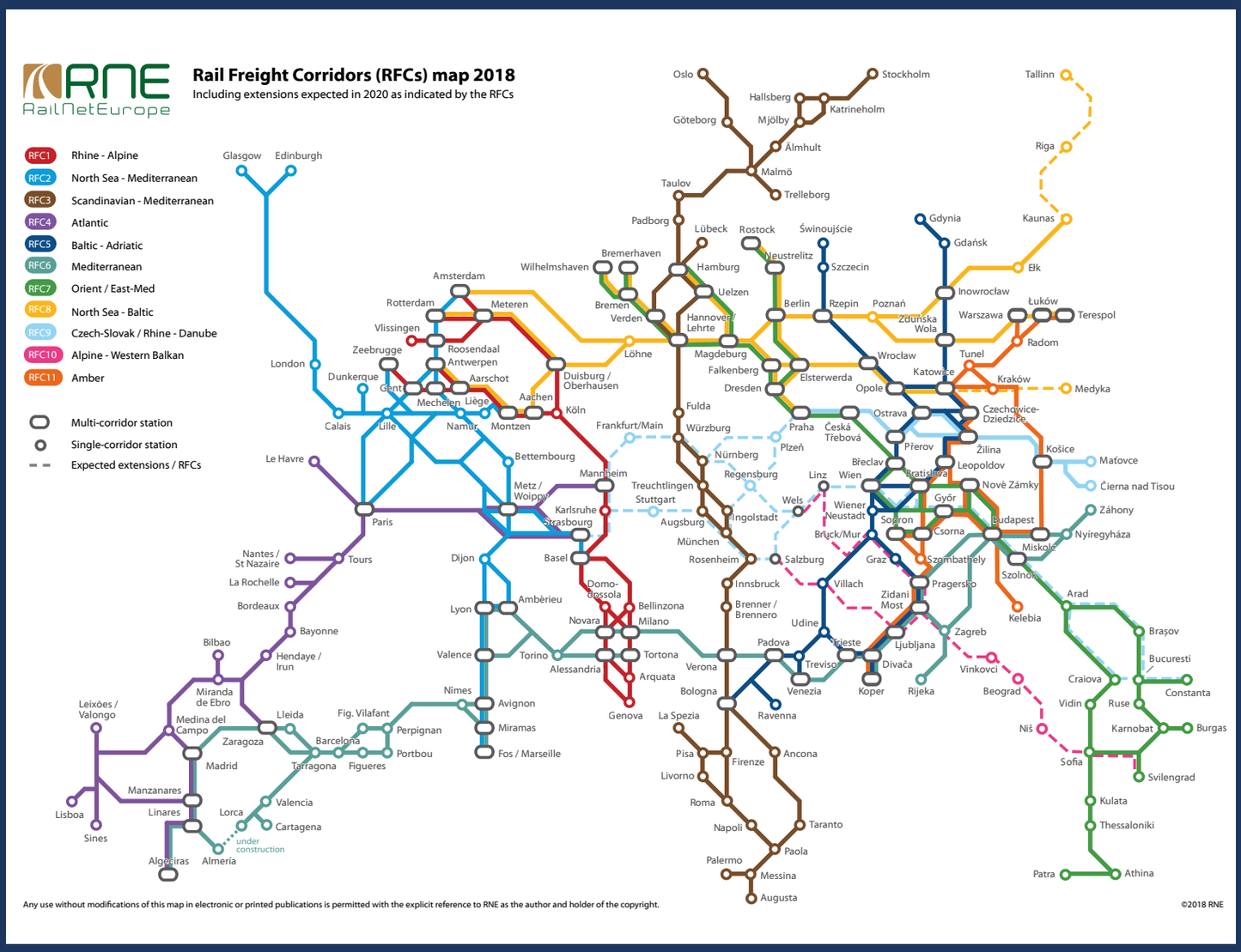
Entro il mese è previsto l'arrivo di tre nuove locomotive diesel Cz Loko 744 (EffiShunter 1000), ordinate da TPER nel 2019 e destinate alle imprese ferroviarie dell'Emilia-Romagna. Una locomotiva sarà in livrea arancione e si affiancherà alle due locomotive presentate a Casalgrande di Dinazzano nel novembre 2019 e che già da mesi trainano i convogli merci della Dinazzano Po, spingendosi anche fuori dai confini regionali.
Le altre due locomotive saranno in livrea verde e avranno i loghi di Trenitalia-Tper, che le utilizzerà a supporto dei servizi passeggeri. Una ulteriore locomotiva 744 in livrea verde seguirà nel mese di ottobre 2020, completando la fornitura delle 6 locomotive diesel che TPER ha acquistato per le imprese ferroviarie del Gruppo.

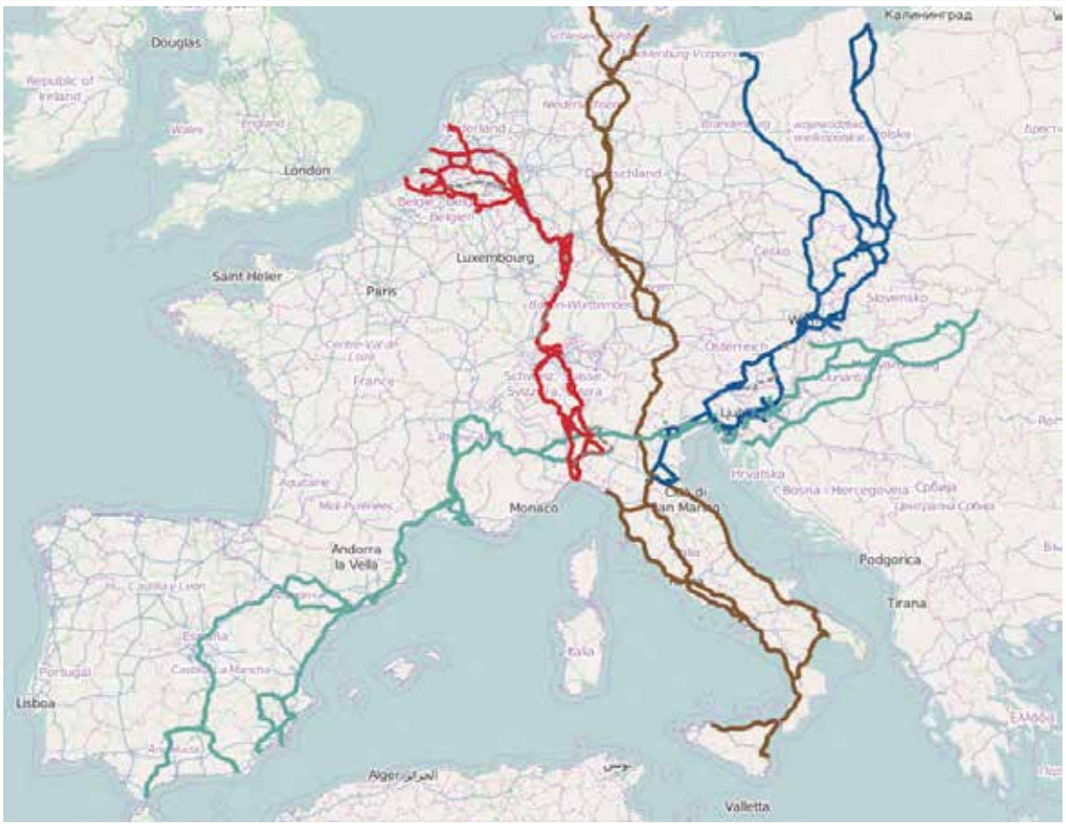
La locomotiva Cz Loko 744 ha indubbiamente riscosso successo tra le imprese ferroviarie italiane: le consegne previste nel 2020 e 2021 a Sangritana, Ferrovie Nord Milano, EVM Rail e Mercitalia Rail porteranno a 25 il numero complessivo di locomotive 744 presenti sui binari italiani. A Ravenna, Dinazzano Po e Mercitalia Shunting & Terminal impiegano stabilmente 3 locomotive Cz Loko; in Emilia-Romagna ulteriori locomotive Cz Loko sono quotidianamente attive a Bologna, Rubiera e Dinazzano. Operano inoltre in molti dei principali terminal italiani quali Verona, Melzo, Segrate, Milano, Novara, Livorno e Bari.
Sono locomotive moderne che garantiscono elevata affidabilità e sicurezza alle aziende, nonché ergonomia e confort ai loro dipendenti. Ma anche minori esternalità: a Ravenna le locomotive Cz Loko consumano circa il 50% in meno delle locomotive che hanno sostituito, con indubbi vantaggi ecologici oltre che economici. Notevolmente ridotti sono anche gli impatti dei gas di scarico e del rumore, sia all'interno che all'esterno dei veicoli.
Cz Loko sta già progettando il futuro: nel 2019 in Repubblica Ceca ha completato il primo prototipo di locomotiva bimodale diesel + batterie. Aspettative ancora maggiori sono riposte nella locomotiva bimodale diesel + elettrica, che permetterà di sfruttare la linea aerea dove esistente, mantenendo altrove la flessibilità dell'alimentazione diesel. Le prime locomotive di questo tipo verranno commercializzate nel 2022, combinando il risparmio energetico con l'universalità di utilizzo. Sempre con l'obiettivo di rendere il trasporto ferroviario più performante e competitivo, per consentire di raggiungere gli obiettivi di spostamento modale a favore della ferrovia nella mobilità delle merci e delle persone.

Dinazzano Po cultura della sicurezza ferroviaria

di GINO MAIOLI
Presidente Dinazzano Po

Sicurezza sul lavoro in primo piano per Dinazzano Po. Questo obiettivo, dichiarato con la sottoscrizione della Dichiarazione per una Cultura della Sicurezza Ferroviaria in Europa, costituisce un preciso adempimento legislativo richiesto dalla nuova normativa ferroviaria.
Dinazzano Po ha studiato diverse attività finalizzate alla sensibilizzazione aziendale sui temi della Cultura della sicurezza Ferroviaria, che sono state raccolte nella campagna di sensibilizzazione "Dobbiamo Prevenire".
La campagna 2020 prevede iniziative divulgative (realizzazione di un Vademecum contro i tipici errori da fattore umano, un Gazzettino sul tema della sicurezza, Parole Crociate a tema, canali di segnalazione anonima e punti di ascolto dedicati) e questionari di valutazione del livello di Cultura della sicurezza ferroviaria.
Lo scopo di queste iniziative è molteplice: incrementare la diffusione della cultura della sicurezza, incoraggiare l'attuazione di comportamenti corretti e aumentare la comunicazione e cooperazione tra i diversi livelli aziendali, nella condivisione della visione della sicurezza nel contesto lavorativo. Dal monitoraggio di queste prime iniziative, verranno definite le successive azioni da intraprendere per innalzare il livello di cultura della sicurezza, essenziale per il mantenimento di elevati standard di sicurezza per l'esercizio ferroviario dell'impresa.
"In un momento dove il tema sicurezza si declina ovunque come la sicurezza e la prevenzione da danni derivanti dalla pandemia Covid-19, con l'inizio di questa campagna interna, coincidente con la piena ripresa operativa della società, si vuole rimarcare che oltre alle iniziative e ai protocolli sanitari, concordati in questo difficile momento con tutte le organizzazioni sindacali, è fondamentale e strategica nelle politiche aziendali la massima attenzione anche agli aspetti legati alla cultura della sicurezza sul lavoro", dichiara il presidente di Dinazzano Po, Gino Maioli, che aggiunge: "In un settore operativo come quello della logistica, del trasporto e manovra ferroviaria è necessario non abbassare mai l'attenzione. Per fare questo occorre comprendere, e questo è il primo obbiettivo di "Dobbiamo Prevenire", qual è la valutazione della cultura della sicurezza che l'insieme dei dipendenti hanno e su questo costruire le iniziative e l'agire per consolidare un processo di miglioramento e attenzione continua".





Percorso completo dei Corridoi RFC che interessano l'Italia