



MEMORIA DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRO-SETTENTRIONALE

nell'ambito dell'esame dell'Atto del Governo n. 397

Documento strategico pluriennale della mobilità (DSPM)

Premessa

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale accoglie con favore l'avvio del percorso di definizione del *Documento strategico pluriennale della mobilità (di passeggeri e merci)*, ritenendo prioritario il rafforzamento della mobilità ferroviaria delle merci e l'integrazione tra sistema portuale, rete ferroviaria nazionale e corridoi logistici europei

Il Porto di Ravenna rappresenta un nodo logistico strategico per il traffico merci nazionale e internazionale, nonché uno dei principali gateway logistici del sistema produttivo del Nord Italia e dei corridoi europei TEN-T (Adriatico-Baltico e Mediterraneo). In tale contesto, il potenziamento delle connessioni ferroviarie e stradali costituisce una condizione indispensabile per sostenere la competitività del porto, favorire il riequilibrio modale e contribuire agli obiettivi nazionali ed europei di sostenibilità ambientale.

Nell'ambito portuale di Ravenna **insistono 35 km di binari con 10 terminal portuali raccordati** (con ulteriori 6 progetti di raccordo futuri).

COMPENSORIO FERROVIARI - STATO ATTUALE



GESTORE	AREA DI COMPETENZA	LEGENDA
RFI	Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (IFN): linee Ravenna-Bologna; Ravenna-Rimini; Ravenna-Ferrara; tratte di collegamento fra IFN e IFPI; scalo merci di stazione; scali merci sx e dx Canale Candiano	
GCU (RFI)	Infrastruttura ferroviaria portuale interna (IFPI): dorsali ferroviarie sx e dx Canale Candiano attualmente in esercizio	

GESTORE	AREA DI COMPETENZA	LEGENDA
IMPIANTI RACCORDATI	Singoli raccordi attualmente in esercizio	

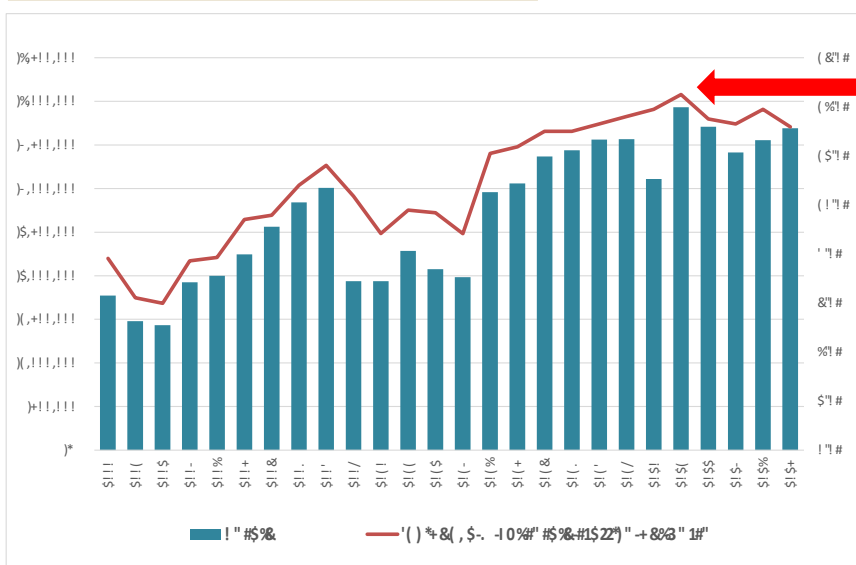
17



Questa situazione infrastrutturale (pressoché stabile dagli anni 90) ha consentito di raggiungere risultati importanti. Tant'è che il porto di Ravenna si colloca stabilmente negli ultimi anni tra i primi tre porti per numero di treni.

Nel 2025 nel comprensorio portuale di Ravenna il traffico ferroviario ha registrato complessivamente 7.592 treni. Le merci trasportate via treno hanno raggiunto 3.691.001 tonnellate, in aumento del 3,8% rispetto al 2024, mentre il numero di carri, pari a 71.197, è rimasto sostanzialmente stabile. L'incidenza del traffico ferroviario sul traffico marittimo complessivo si è attestata al 13,2%.

FOCUS TRAFFICO FERROVIARIO: SERIE STORICA



Anno record
2021:
9.022 treni

Incidenza % su
traffico marittimo
(2025):
13,7%

Fonte: AdSP Macs
su dati Terminalisti raccordati

L'infrastruttura ferroviaria portuale è al limite della sua capacità e considerando che sono previsti 6 nuovi raccordi ad altrettanti terminal portuali, è palese che l'obiettivo di incrementare l'infrastruttura ed i servizi diventa strategico per il porto di Ravenna.

In questo contesto l'Autorità di Sistema Portuale ha lavorato su tre direttrici :

- 1) Interventi di ultimo miglio ferroviario all'interno dell'ambito portuale di Ravenna
- 2) Azioni per il miglioramento della gestione della manovra ferroviaria nell'ambito portuale.
- 3) Interventi per superare le criticità infrastrutturali sulle direttrici strategiche per il porto (direttrice Adriatica, direttrice Ferrara-Brennero)



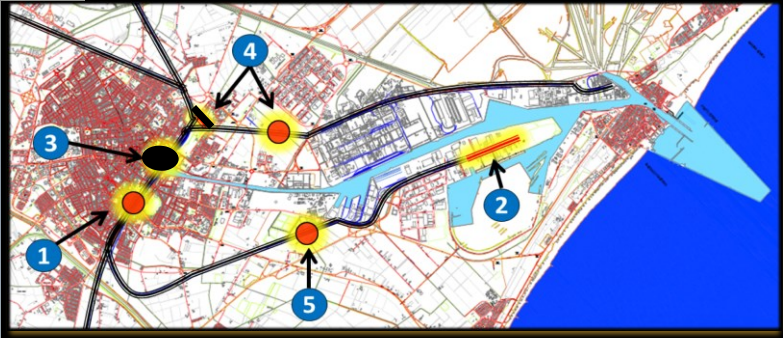
1) INTERVENTI INFRASTRUTTURALI DI ULTIMO MIGLIO FERROVIARIO ALL'INTERNO DELL'AMBITO PORTUALE DI RAVENNA

Il Piano Operativo Triennale 2026-2028 commenta puntualmente le azioni in essere all'interno dei due accordi strategici in essere sottoscritti da AdSP con RFI, Regione Emilia Romagna e Comune di Ravenna rispettivamente nel giugno 2015 (*Protocollo di Intesa*) e maggio 2017 (*Accordo operativo*):

- 1) Sottopasso ferroviario carrabile di Via Canale Molinetto (progettazione RFI in corso)
- 2) Prolungamento dorsale ferroviaria DX Canale Candiano (Progettazione completata AdSP e inizio lavori previsto nel 2027 completamente finanziati da AdSP)
- 3) Adeguamento sagoma P/C80 del Cavalcavia Teodorico (lavori ultimati)
- 4) By Pass Ferroviario (lavori ultimati)
- 5) Scalo Ferroviario SX Canale Candiano (80 ml euro finanziati da RFI – progettazione esecutiva in corso e successivo appalto con lavori previsti finire entro il 2030)
- 6) Scalo ferroviario DX Canale Candiano (progettazione RFI in corso con stima costi lavori di circa 80 ml € attualmente non finanziati da RFI)

Questo Accordi hanno permesso di rimodulare la rete ferroviaria portuale. Rimane attualmente un obiettivo assolutamente decisivo per il porto: il finanziamento dei lavori per lo Scalo ferroviario DX Canale Candiano (di cui al punto 6) da parte di RFI.

PROTOCOLLI D'INTESA RFI/REGIONE R/ADSP/COMUNE DI RAVENNA



INTERVENTI
INFRASTRUTTURALI DI
ULTIMO MIGLIO
PER IL POTENZIAMENTO
DELL'ACCESSIBILITÀ
FERROVIARIA

1. Sottopasso ferroviario carrabile di Via Canale Molinetto (*Conferenza dei Servizi in corso per progetto definitivo*)
2. Prolungamento dorsale ferroviaria Dx Canale Candiano (*progettazione esecutiva terminata. Lavori nel 2027*)
3. Adeguamento sagoma PC 80 del Cavalcavia Teodorico (*lavori ultimati*)
4. Riattivazione By Pass Ferroviario (*lavori ultimati*) + Potenziamento dello Scalo Ferroviario Sx Canale Candiano (*Progetto esecutivo in corso e successivo inizio lavori*)
5. Potenziamento dello Scalo ferroviario Dx Canale Candiano (*progettazione di fattibilità tecnico-economica in corso*)

7



2) AZIONI PER IL MIGLIORAMENTO DELLA GESTIONE DELLA MANOVRA FERROVIARIA NELL'AMBITO PORTUALE

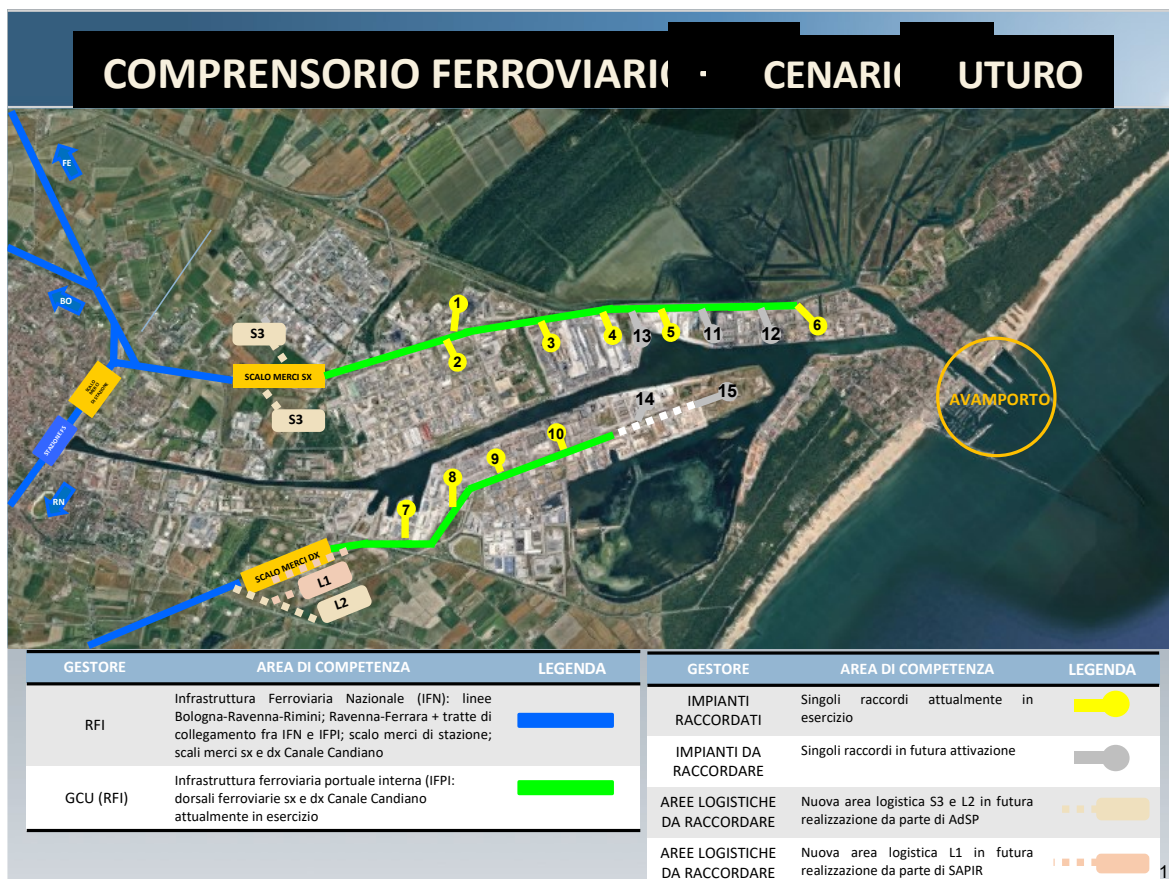
La gara per l'affidamento del **servizio di manovra ferroviaria** per il periodo 2023- 2027 all'interno dell'ambito portuale ha introdotto importanti novità condivise con gli operatori, per il miglioramento del servizio, tra le quali:

- Servizio h24 - 7 giorni su 7
- Sistema PCS RAIL per migliorare connessione tra Imprese ferroviarie/terminalisti e gestore manovra.
- Utilizzo di nuove locomotrici (green)

In questo nuovo scenario è stato avviato con RFI la procedura che porterà la AdSP a diventare il **Gestore Unico Comprensoriale** per potere gestire l'infrastruttura ferroviaria a valle delle previste due nuove stazioni (scali ferroviari DX e SX) in destra e sinistra canale. Questa operazione permetterà vantaggi in termini di:

- Separazione del Raccordo portuale dalla Linea nazionale con evidenti vantaggi in termini di apprestamenti infrastrutturali richiesti dall'ANFISA (Agenzia Nazionale per la Sicurezza di Strade e Ferrovie)
- Interlocazione unitaria con RFI.

Di seguito la futura configurazione per il sistema ferroviario portuale.





Da sottolineare il futuro raccordo ferroviario alle aree logistiche denominate L1-L2-S3 di circa 170 ettari nell'ambito portuale e direttamente collegate alle banchine. Configurazione unica nel panorama nazionale della portualità).

3) INTERVENTI PER SUPERARE LE CRITICITÀ INFRASTRUTTURALI SULLE LINEE DI COLLEGAMENTO FERROVIARIO SULLE DIRETTRICI STRATEGICHE PER IL PORTO (DIRETTRICE RAVENNA-BOLOGNA, DIRETTRICE RAVENNA-FERRARA-BRENNERO)

L'azione politica costante da parte dell'Autorità di Sistema Portuale verso la Regione Emilia Romagna ha permesso di inserire nel PRIT 2025 (Piano Regionale Integrato dei Trasporti) importanti interventi tesi al superamento delle strozzature infrastrutturali ferroviarie ancora esistenti lungo le direttrici di traffico strategiche per il porto di Ravenna.

In coerenza con gli obiettivi nazionali (trasferire entro il 2030 il 25-30% del traffico merci verso la modalità ferro, per arrivare al 50% entro il 2050), anche il PRIT2025 (Piano Regionale Integrato dei Trasporti) della Regione Emilia-Romagna si pone come obiettivo un incremento minimo di trasporto merci ferroviario di +30%, puntando ad uno share modale minimo di circa il 13%. Considerando una variabile importante: la Regione Emilia-Romagna ha una rete ferroviaria di proprietà che, con i suoi circa 350 km, è una delle più estese a livello nazionale.

In questo contesto diventano fondamentali gli interventi sulla rete nazionale RFI richiamati nel **Documento strategico pluriennale della mobilità** laddove richiamano il previsto potenziamento della linea Adriatica Rimini-Bologna di cui beneficerà anche il porto di Ravenna a seguito del quadruplicamento dei binari (Alta Capacità) permettendo di alleggerire l'attuale linea satura.

Corre l'obbligo richiamare qui anche altri interventi "minori" di penultimo miglio, ma che parimenti diventano molto importanti per lo scalo portuale di Ravenna:

- l'ottimizzazione della funzionalità dell'intero "*nodo di Ferrara*" (lavori in corso da parte di FER Ferrovie Emiliano Romagnole)
- potenziamento della linee Castel Bolognese-Ravenna e Faenza-Ravenna; linee a semplice binario che permettono di confluire sulla direttrice Adriatica Bologna-Rimini.
- realizzazione della nuova bretella a semplice binario elettrificato, di connessione fra le linee Faenza-Granarolo Faentino e Faenza-Rimini (Adriatica), che eviti l'inversione del senso di marcia a Faenza;
- il completamento dei lavori per il potenziamento e l'ammodernamento della tratta Rimini-Ravenna, con particolare riferimento alla riduzione delle interferenze con la viabilità locale.

Conclusioni

Il Documento strategico pluriennale della mobilità (DSPM) richiama una strategia condivisibile per il potenziamento dei collegamenti di ultimo miglio verso porti, aeroporti, terminali merci e poli industriali e per l'adeguamento alla rete TEN-T dei Corridoi europei.



Gli interventi dedicati ai porti rappresentano una componente centrale di tale strategia. Il Documento richiama nel Titolo V.6 (pag 126) *“Interventi per lo sviluppo della Logistica”* la crescente importanza degli scali portuali soprattutto nei settori merceologici RO RO e Rinfuse. Ricordiamo che il porto di Ravenna è leader italiano ed europeo per questa tipologia di traffici a servizio del made in Italy.

Nel successivo Paragrafo *“Interventi ferroviari nei porti e nelle connessioni porto retroporto”* vengono richiamate le azioni principali per incrementare il flusso ferroviario in entrata e uscita dagli scali, ridurre i tempi di ciclo dei treni e migliorare l’interconnessione tra porti e mercati di riferimento.

Per raggiungere tali obiettivi il porto di Ravenna ha messo in campo un importante piano di lavoro riassunto in questa Relazione che vede però ancora alcuni interventi “di ultimo miglio” non finanziati da RFI (nonostante la progettazione sia in corso). In questo senso il completamento dello Scalo Merci in DX Canale Candiano sopra richiamato diventa assolutamente prioritario per la strategia intermodale dello scalo portuale ravennate.

Si chiede quindi di specificare a pag.128 del documento dopo i richiami specifici alle azioni in corso nei porti di Genova e Savona un nuovo paragrafo di seguito riportato.

“A Ravenna sarà determinante il complemento dello Scalo Merci in DX Canale Candiano per completare il disegno complessivo della rete ferroviaria portuale. Oltre a questo primario obiettivo, si renderanno necessari alcuni interventi di efficientamento delle dorsali ferroviarie portuali per rendere maggiormente scorrevole il traffico da/verso i terminal portuali privati e permettere a gli stessi di investire per raccordarsi alla linea ferroviaria.”