

Nota tecnica

A cura del Servizio legislativo e qualità della legislazione

Relazione alla clausola valutativa della l.r. 15/2009 “Interventi per il trasporto ferroviario delle merci” (ogg.2513)

La l.r. 15/2009 contiene all’art.10 una clausola valutativa. La clausola prevede che, con cadenza annuale, la Giunta presenti alla Commissione assembleare competente una relazione che fornisca informazioni su quesiti specifici al fine di valutare l’attuazione della legge.

Il secondo comma della clausola stabilisce che, in occasione della discussione della relazione del terzo anno, l’Assemblea legislativa possa decidere di sospendere il finanziamento per il triennio successivo.

Di seguito, un’analisi degli aspetti tecnici che caratterizzano la relazione di Giunta.

1) Procedura di consegna della relazione

La legge è stata approvata nel 2009 e la Giunta ha presentato quest’anno la prima relazione in risposta alla clausola. La relazione era stata inserita dal Presidente dell’Assemblea nell’elenco delle relazioni che sarebbero state in scadenza nell’anno 2011, ai sensi di quanto previsto dall’art. 103 c.3 del Regolamento.

2) Analisi della struttura e dei contenuti della relazione

L’obiettivo della l.r. 15/2009 è quello di incentivare la crescita del trasporto ferroviario delle merci, consentendo da un lato una riduzione dell’inquinamento ambientale e dall’altro l’incremento della sicurezza della circolazione.

Trattandosi di una materia particolarmente tecnica, la relazione presenta un’introduzione nella quale si forniscono dati e informazioni sul traffico ferroviario delle merci, agevolando così la lettura.

Viene inoltre presentata un’analisi della situazione economica nella quale è nata la legge, evidenziando come la crisi economica abbia prodotto, dalla seconda metà del 2008, una contrazione del 30% nel volume delle merci trasportate nel settore ferroviario, a fronte di un calo del 10% del trasporto su strada, accentuando la concorrenza tra le modalità “ferrovia” e “strada”.

Da qui la volontà della Regione di adottare disposizioni per contrastare il calo del trasporto ferroviario delle merci, riconosciuto che “il pieno recupero del traffico ferroviario merci è molto difficile una volta cessato e richiede tempi lunghi” e per “evitare che una sua ulte-

riore erosione possa portare a un collasso dell'intera filiera intermodale ferro-gomma e ferro-ferro".

La relazione descrive poi esaustivamente gli interventi attivati, tramite l'erogazione di contributi, per incentivare il traffico ferroviario aggiuntivo, ossia i nuovi servizi di trasporto ferroviario su nuovi tragitti e su tragitti già esistenti.

La l.r. prevede un impegno di 3 milioni di euro per tre anni, dal 2010 al 2012, per complessivi 9 milioni di euro di risorse regionali. La relazione, in risposta alle lettere a) e b) del primo comma della clausola, dà conto delle risorse assegnate nel 2010:

- dell'approvazione dei due bandi per accedere ai finanziamenti che hanno portato all'erogazione complessiva di tutte le risorse assegnate (3 milioni di euro);
- dei servizi attivati, specificando imprese beneficiarie (18 imprese ammesse al contributo), linee attivate (35 servizi) e tipologia di traffico (tradizionale e intermodale);
- del quadro riepilogativo delle risorse erogate indicando i beneficiari.

La relazione risponde inoltre alla lettera c) della clausola evidenziando le criticità riscontrate nell'attuazione della legge, in buona parte riconducibili agli effetti della crisi economica ma anche alla indisponibilità di numerosi carri di trasporto fermi per riparazioni e revisioni eccessivamente dilazionate nel tempo.

Si individuano spunti di particolare interesse dalla lettura dell'ultimo capitolo "Considerazioni sui risultati", nel quale viene proposta una stima degli effetti dell'intervento regionale nel triennio 2011-2013 in termini di incremento nel trasporto delle merci e conseguente riduzione di veicoli pesanti.

In base a questa stima si ritiene che, in ragione dell'attuazione della legge, il beneficio atteso in termini di incremento del traffico ferroviario nel triennio considerato sia pari a 2,3 milioni di tonnellate all'anno e che, a conclusione dell'incentivo, vengano mantenute 1,5 milioni di tonnellate di merci per anno. Per quanto riguarda la riduzione di mezzi pesanti in circolazione, il beneficio atteso in seguito all'incremento del traffico ferroviario vedrà una riduzione di 246.000 camion diesel da 28 tonnellate nei tre anni considerati.

Il grafico presentato in chiusura della relazione illustra lo scenario 2008-2020 riportando l'andamento del "potenziale teorico ferroviabile" (pari a circa 31 milioni di tonnellate anno per il traffico con origine e destinazione la Regione), la "capacità equivalente totale" (espressa in tonnellate di merci movimentabili sull'assetto infrastrutturale regionale che, a regime, è di circa 25 milioni di tonnellate all'anno), il trend dei flussi delle merci con e senza l'intervento della Regione.

In proposito, l'Assessorato potrà illustrare più nel dettaglio le variabili utilizzate per la stima e i risultati ottenuti.