



DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE

Prot. n. _____
Comm. cons. referente **3 (TERRITORIO)**

Comm. cons. consultiva/e _____

L.R. 10/2014: "Interventi per il trasporto ferroviario e fluviomarittimo delle merci. Abrogazione della Legge regionale 4 novembre 2009, n. 15 (Interventi per il trasporto ferroviario delle merci)"

2° RELAZIONE SULL'ATTUAZIONE DELLA LEGGE REGIONALE 10/2014 IN APPLICAZIONE DELLA CLAUSOLA VALUTATIVA ART.9 DELLA STESSA LEGGE.

INDICE

- **Approvazione della L.R. 10/2014.**
- **Finalità e modalità di incentivazione della L.R. 10/2014.**
- **Beneficiari dei contributi, servizi di trasporto ferroviario aggiuntivi realizzati e risorse impegnate.**
- **Andamento traffico merci ferroviario e incremento merci relativo alla L.R. 10/2014.**
- **Criticità**

■ **APPROVAZIONE DELLA L.R. 10/2014.**

La Regione nel 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. Ha quindi approvato la L.R. 15/09 "Interventi per il trasporto ferroviario delle merci". L'obiettivo è stato quello di stimolare la crescita del trasporto merci ferroviario 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, con evidente beneficio per l'inquinamento e la qualità dell'aria, la congestione e la sicurezza del traffico.

I risultati attesi sono stati ampiamente raggiunti e superati, quindi nel 2014, avuto nuovamente il parere positivo dell'Unione europea sugli Aiuti di Stato la Regione ha approvato la **L.R. 10/2014** (30 giugno 2014). Con questa misura si intende ancora cercare di trasferire quote di traffico di trasporto merci dalla modalità stradale alla modalità ferroviaria.

Nell'ambito della legge, oltre all'incentivo al trasporto ferroviario merci, era previsto anche l'incentivo al trasporto delle 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.

■ **FINALITÀ E MODALITÀ DI INCENTIVAZIONE DELLA L.R. 10/2014.**

Il **focus dell'intervento di incentivazione al trasporto ferroviario** previsto nella L.R. 10/2014 è caratterizzato dai seguenti obiettivi specifici:

stimolare la crescita e **incentivare esclusivamente i traffici aggiuntivi**, cioè nuovi treni su nuovi tragitti o su tragitti esistenti. Non sono rifinanziati i servizi già finanziati con la L.R. 15/09, se non nella parte aggiuntiva rispetto a quanto già usufruisce di contributo;

incentivare i collegamenti di corto e medio raggio che hanno come origine e/o destinazione un nodo regionale, cioè collegamenti intraregionali e interregionali con regioni confinanti;

privilegiare la retroportualità ferroviaria in quanto strategica per i nodi regionali e con ampi margini di crescita per il trasporto ferroviario;

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.

Le caratteristiche e le modalità dell'incentivazione per il trasporto ferroviario sono le seguenti:

- sono **beneficiari diretti** del contributo le imprese logistiche e le imprese ferroviarie anche in forma consorziata o cooperativa, regolarmente costituite e aventi sede legale in uno degli Stati membri dell'UE; i **beneficiari indiretti** sono gli utenti finali del trasporto, cioè i caricatori e le imprese. L'incentivo non è destinato in particolare alle imprese ferroviarie in quanto per esse prevede la riduzione dell'incentivo del 30%;
- lo stanziamento regionale complessivo è pari a **€ 800.000 annui per tre anni** (2014-2015-2016 corrispondenti alla durata dei servizi messi a contributo) **per complessivi € 2.400.000** di cui il 90% è destinato al trasporto ferroviario e il 10% a quello fluviomarittimo, ma, per mancanza di richieste, l'intero importo è stato assegnato al traffico ferroviario, come previsto dalla legge.
- l'incentivo è su base chilometrica, fino a un massimo di 120 km;
- l'aiuto è **0,8 centesimi di euro per tonnellata al chilometro**. Condizioni minime per ottenere l'incentivo sono: realizzare almeno 30 treni/anno oppure trasportare almeno 20.000 tonnellate all'anno. Il servizio deve essere mantenuto attivo, almeno ai volumi minimi, nei due anni successivi al termine dei contributi.
- **l'importo massimo concedibile per ogni impresa è di 150.000 € per anno;**

per la definizione della graduatoria dei beneficiari è stato applicato un punteggio crescente all'aumentare della frequenza e alla durata dei collegamenti attivati.

I benefici attesi consistono nella diversione modale, ovvero nel togliere dalle strade della Regione, nell'arco di tre anni, circa 80.000 veicoli pesanti diesel da 28 ton.

BENEFICIARI DEI CONTRIBUTI, SERVIZI DI TRASPORTO FERROVIARIO AGGIUNTIVI REALIZZATI E RISORSE IMPEGNATE.

Prima annualità

Le imprese che hanno presentato domanda di contributo per traffico ferroviario sono 23, per un totale di 37 servizi. Sono stati ammessi a contributo 11 servizi ferroviari su una graduatoria di 33 servizi ammissibili.

Le risorse disponibili infatti hanno permesso di **assegnare i contributi per la prima annualità ai primi 11 servizi della graduatoria.**

Due servizi ferroviari sono effettuati dalla stessa Impresa, pertanto **le Imprese beneficiarie sono state 10**. Di queste, **otto sono MTO** (Operatori di Trasporto Intermodale), **una è un'Impresa di produzione** che utilizza il trasporto ferroviario come vettore per il processo di lavorazione dei materiali fra propri stabilimenti ed **una è un'Impresa Ferroviaria**.

In conformità ai criteri premianti stabiliti nella Legge e meglio specificati nel successivo bando di attuazione, i servizi a medio-corto raggio intraregionale ed i collegamenti retroportuali hanno ottenuto punteggi elevati e sono risultati pertanto privilegiati nell'assegnazione delle risorse. Ben 8 servizi su 11 (pari al 72%) hanno origine/destinazione nel porto di Ravenna, mentre gli altri tre fanno capo a La Spezia. La graduatoria è stata approvata con DGR n. 2002/2014, che impegna anche le risorse relative alla prima annualità, pari a € 800.000,00.

In base ai dati forniti delle Imprese partecipanti, nel corso della prima annualità sono stati effettuati, nell'ambito dei servizi ammessi a contributo, 4.342 treni, 1.096 dei quali aggiuntivi rispetto al 2013, che hanno trasportato complessivamente 3.603.828 tonnellate di merce, delle quali 1.278.720 aggiuntive rispetto al 2013.

Segue la tabella riassuntiva delle caratteristiche di ciascun servizio destinatario di contributo nell'ambito della prima annualità:

Servizi ferroviari ammessi a contributo LR 10/2014 – I anno						
Impresa	Servizio	Contributo assegnato I anno (1/7/2014-30/6/2015)	Treni effettuati I anno (1/7/2014-30/6/2015)	Tonnellate complessive trasportate I anno (1/7/2014-30/6/2015)	Tonnellate aggiuntive trasportate I anno (1/7/2014-30/6/2015)	Contributo I anno erogabile (95% del contributo annuale)
Dinazzano Po SpA	Ravenna – Guastalla S. Giacomo	€ 109.757,76	185	203.237	164.968	€ 104.269,86
Siderlogistics Consorzio	Ravenna – Cava Tigozzi	€ 150.000,00	282	214.270	214.270	€ 142.500,00
Terminal Nord SpA	Ravenna – Dinazzano	€ 103.970,00	425	458.529	157.847	€ 98.771,50
SAPIR – Porto Intermodale Ravenna SpA	Ravenna – Dinazzano	€ 62.388,00	357	362.040	152.626	€ 59.268,60
Spinelli Srl	Dinazzano – La Spezia	€ 4.845,99	605	243.167	14.176	€ 4603,69
Marcegaglia SpA	Ravenna – Piadena	€ 150.000,00	647	800.422	304.781	€ 142.500,00
Logtainer Srl	Rubiera – La Spezia Marittima	€ 91.763,00	877	636.862	114.448	€ 87.174,85
CEMAT – Combined European Managment And Transportation SpA	Bologna Interporto – La Spezia	€ 15.297,09	508	298.136	5.846	€ 5.331,26
Cargo Clay Logistics Srl	Ravenna – Dinazzano	€ 15.682,68	233	251.147	42.394	€ 14.898,55
Spinelli Srl	Milano Smistamento – Ravenna	€ 37.204,90	137	59.584	30.929	€ 28206,79
CePIM – Centro Padano Interscambio Merci SpA	Ravenna – Castelfelfo	€ 59.090,59	86	76.434	76.434	€ 56.136,06
Totale		€ 800.000,00	4.342	3.603.828	1.278.720	€ 743.661,16

Per ciascun richiedente, è possibile liquidare al massimo il 95% del contributo richiesto per ogni annualità, mentre il restante 5% (che sulle 3 annualità diventa il 15% del contributo totale) verrà liquidato dopo due anni rispetto al termine del periodo di incentivazione e solo se i servizi stessi saranno mantenuti, in questi due anni, almeno ai livelli minimi previsti dalla legge.

I servizi ammessi a contributo che non erano già attivi al 1° luglio 2014, sono stati avviati al più tardi il 1° gennaio 2015 ed hanno pertanto concluso la prima annualità entro il termine dello stesso anno. La rendicontazione e la relativa richiesta di contributo sono pervenute, come previsto dal bando, entro febbraio 2016.

Le risorse relative alla seconda annualità, sempre pari a € 800.000,00, sono state impegnate con DGR n. 1943/2015, mentre analogo importo è stato impegnato per la terza annualità con DGR n. 1938/2016.

Per quanto detto sopra, poiché per ogni servizio viene trattenuto il 5% del contributo annuale, il massimo importo liquidabile per ogni annualità è pari a € 760.000,00. Nella prima annualità, su tutti i servizi, è stato effettuato traffico per € 743.661,16, pari a quasi il 98% delle risorse stanziare.

Seconda annualità

Nel corso della seconda annualità, per cause legate a diverse scelte commerciali nel processo industriale delle merci trasportate, due servizi sono risultati interrotti e non hanno potuto beneficiare dei contributi assegnati. È stato così possibile recuperare la parte delle relative risorse assegnata sui primi sei mesi del 2016, permettendo agli ultimi quattro servizi della graduatoria (cui, in sede di prima assegnazione, era stato possibile concedere solo una parte del contributo richiesto) di aumentare il contributo concesso. Avanzando ulteriori risorse, è stato possibile scorrere la graduatoria e finanziare, per i soli treni effettuati nel 2016, 4 servizi precedentemente esclusi dalla graduatoria, ma che comunque rispettavano i requisiti necessari per accedere ai contributi.

Il numero delle Imprese beneficiarie di contributo non è aumentato, in quanto tutti i servizi aggiunti sono effettuati da Imprese (tutte MTO – Operatori di Trasporto Intermodale) che già ne avevano altri ammessi a contributo.

Tutti i servizi aggiunti a seguito dello scorrimento della graduatoria uniscono un polo intermodale regionale con un porto tirrenico (Genova, La Spezia o Livorno), 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.

In base ai dati forniti delle Imprese partecipanti, nel corso della seconda annualità sono stati effettuati, nell'ambito dei servizi ammessi a contributo, 4.816 treni, 936 dei quali aggiuntivi rispetto al 2013, che hanno trasportato complessivamente 3.866.208 tonnellate di merce, delle quali 1.207.227 aggiuntive rispetto al 2013.

I numeri confermano una sostanziale stabilità del traffico nel corso della seconda annualità, con una leggera flessione del numero di treni, che testimonia la costante ricerca di una maggiore efficienza del trasporto ferroviario, mediante l'incremento delle tonnellate trasportate per treno.

Alla pagina seguente si riporta la tabella riassuntiva delle caratteristiche di ciascun servizio destinatario di contributo nell'ambito della seconda annualità:

Servizi ferroviari ammessi a contributo LR 10/2014 – Il anno In colore verde sono evidenziati i servizi aggiunti in seguito allo scorrimento della graduatoria								
Impresa	Servizio	Contributo assegnato II anno (1/7/2015-30/6/2016)	Contributo riassegnato con scorrimento graduatoria (I semestre 2016)	Contributo complessivo assegnato II annualità	Treni effettuati II annualità (inizio dal 01/07/2015)	Tonnellate trasportate II annualità (inizio dal 01/07/2015)	Tonnellate aggiuntive II annualità	Totale contributo II anno erogabile (95% del contributo annuale)
Dinazzano Po SpA	Ravenna – Guastalla S. Giacomo	€ 109.757,76	€ 0,00	€ 109.757,76	188	196.696	158.427	€ 104.269,87
Siderlogistics Consorzio / ASTL Srl	Ravenna – Cava Tigozzi	Servizio Interrotto						
Terminal Nord SpA	Ravenna – Dinazzano	€ 103.970,00	€ 0,00	€ 103.970,00	447	514.690	214.008	€ 98.771,50
SAPIR – Porto Intermodale Ravenna SpA	Ravenna – Dinazzano	€ 62.388,00	€ 0,00	€ 62.388,00	313	324.547	115.134	€ 59.268,60
Spinelli Srl	Dinazzano – La Spezia	€ 4.845,99	€ 0,00	€ 4.845,99	510	203.779	-25.211	€ 0,00
	Milano Smistamento – Ravenna	€ 38.689,40	€ 5.362,35	€ 44.051,75	119	46.964	18.309	€ 16.697,77
	Dinazzano - Genova Voltri	€ 0,00	€ 15.656,88	€ 15.656,88	115	59.736	15.936	€ 14.533,21
	Dinazzano - Livorno	€ 0,00	€ 5.805,30	€ 5.805,30	186	71.180	17.311	€ 5.515,04
Marcegaglia Carbon Steel SpA	Ravenna – Piadena	€ 150.000,00	€ 0,00	€ 150.000,00	842	1.042.114	546.473	€ 142.500,00
Logtainer Srl	Rubiera – La Spezia Marittima	€ 91.763,00	€ 0,00	€ 91.763,00	926	646.402	123.988	€ 87.174,85
	Rubiera - Genova Voltri	€ 0,00	€ 14.331,50	€ 14.331,50	339	198.459	16.788	€ 13.614,93
CEMAT – Combined European Management And Transportation SpA	Bologna Interporto – La Spezia	€ 15.907,46	€ 2.204,77	€ 18.112,23	453	272.588	-19.702	€ 0,00
	Rubiera - La Spezia	€ 0,00	€ 21.566,00	€ 21.566,00	141	76.711	22.179	€ 20.227,25
Cargo Clay Logistics Srl	Ravenna – Dinazzano	€ 16.308,43	€ 2.260,34	€ 18.568,77	237	212.341	3.588	€ 3.272,15
CePIM – Centro Padano Interscambio Merci SpA	Ravenna – Castelguelfo	Servizio Interrotto						
Totale		€ 593.630,04	€ 67.187,14	€ 660.817,18	4.816	3.866.208	1.207.227	€ 565.845,16

Conformemente a quanto richiesto dal bando di attuazione, i servizi aggiunti con lo scorrimento della graduatoria erano già attivi al momento dell'entrata in vigore della L.R. 10/2014 (1° luglio 2014).

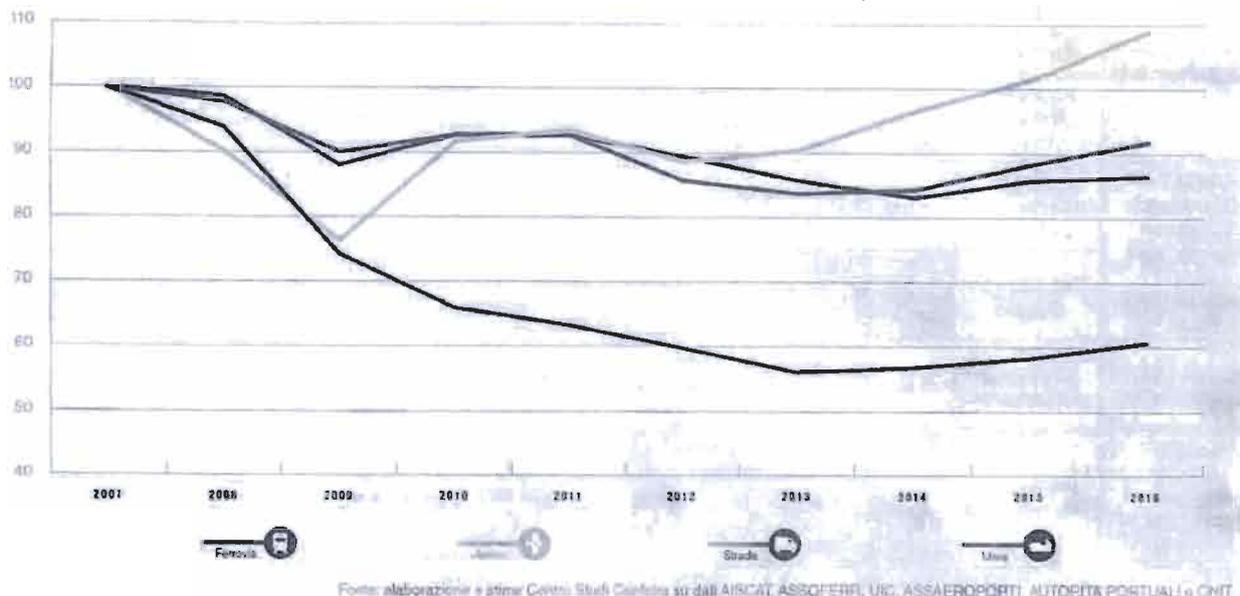
Le esigenze del bilancio armonizzato hanno fatto sì che non sia stato possibile recuperare l'intero contributo precedentemente impegnato sui servizi che sono in seguito risultati interrotti, è stato possibile riutilizzare solo la parte che si riferiva a servizi effettuati nel primo semestre del 2016. Pertanto, il massimo importo liquidabile su tutti i servizi, pari a € 660.817,18, è inferiore a quello registrato nella prima annualità.

Per quanto riguarda gli importi erogati, la seconda annualità ha registrato risultati altalenanti, con due servizi fra l'Emilia e il porto di La Spezia che non hanno raggiunto i minimi previsti per poter beneficiare del contributo a loro assegnato, confermando la flessione registrata nel corso dell'annualità per questo tipo di traffico verso il porto ligure. Altri servizi, pur con una lieve differenza fra contributo assegnato e contributo erogabile, hanno sostanzialmente mantenuto le quote di traffico previste, con solo un paio di eccezioni, nelle quali si è registrato un traffico effettivamente realizzato notevolmente inferiore a quello previsto. Questo ha portato all'erogazione complessiva di contributi per € 565.845,16, che rappresentano quasi l'86% delle risorse stanziare.

■ **ANDAMENTO TRAFFICO MERCI FERROVIARIO E INCREMENTO MERCI RELATIVO ALLA L.R. 10/2014.**

Il numero di tonnellate trasportate su rotaia in Italia ha subito un crollo dal 2007 al 2011 del 21,7%, passando da 25,285 (dato record nella storia delle ferrovie italiane) a 19,787 miliardi di tonnellate km. La sofferenza del trasporto ferroviario merci italiano è stata molto più pronunciata che in Europa, dove dal 2007 al 2011 si è registrato un calo solo del 6,25%. Oltre alla congiuntura economica, quindi, altre concause ne hanno determinato le difficoltà.

Andamento delle varie modalità di trasporto merci in Italia
(Anni dal 2007 al 2016, fatti 100 i valori del 2007)



Fonte: Confetra, Nota Congiunturale sul Trasporto Merci, periodo di osservazione gennaio-dicembre 2016.

In Emilia-Romagna, il traffico ferroviario merci è stato in crescita fino al 2007, superando i 15 milioni di tonnellate, per arrestarsi poi nel 2008 e toccare il minimo, a causa della crisi, nel 2009, a una quota inferiore a 12 milioni di tonnellate. Dal 2010 si è registrata una 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 Tirreno, in particolare La Spezia. L'incremento di queste relazioni è sicuramente dovuto alla tenuta del sistema delle piattaforme regionali ma anche ai benefici indotti dalle Leggi regionali 15/2009 e 10/2014 che hanno sostenuto negli ultimi 6 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 gomma, permettendo una consistente diversione modale.

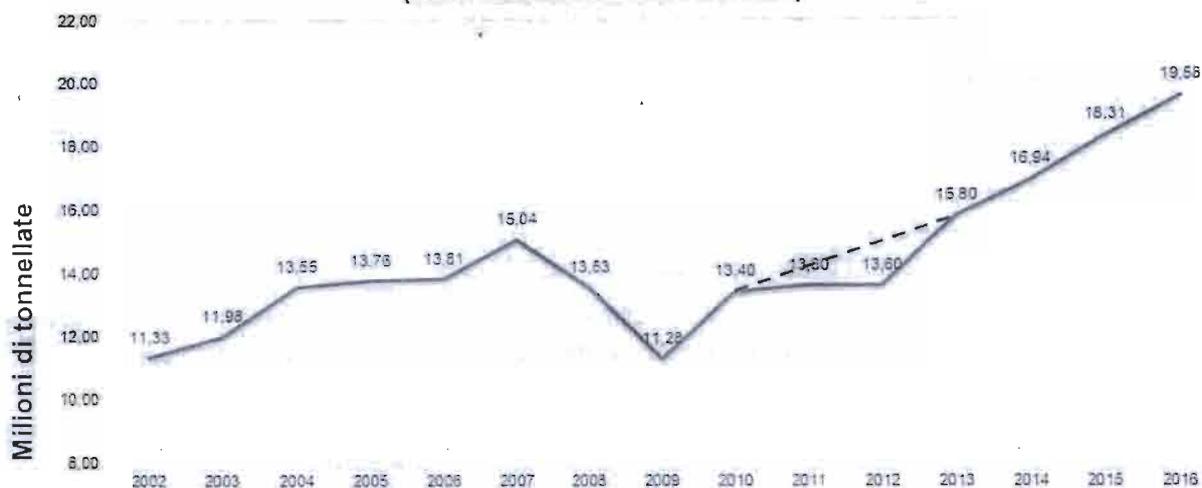
Nel 2016 infatti, confermando una tendenza già espressa negli anni precedenti, **in Regione le merci movimentate su ferrovia sono ulteriormente cresciute**, facendo registrare un +6,94%. La crescita è stata mediamente omogenea, con alcune eccezioni dettate sia dalla crisi dei settori cui le tipologie di merci sono destinate, sia dalla maggiore o minore capacità di attrazione di alcune aree rispetto ad altre. Esempi calzanti sono i continui aumenti di traffico di Piacenza, Dinazzano e dell'Interporto di Parma CePIM, anche a scapito di altri impianti strutturalmente rilevanti come Bologna Interporto, che ancora una volta stenta a ritrovare nel tessuto produttivo circostante la domanda di trasporto necessaria a recuperare pienamente le quote di traffico che si registravano fino a 5 anni fa.

Anche sul tessuto produttivo locale, inevitabilmente, il fallimento della Hanjin Shipping (Società Coreana, la settima al mondo, per dimensioni, fra le multinazionali del trasporto marittimo) ha portato conseguenze importanti, soprattutto verso gli spedizionieri che si occupano dell'export di prodotti finiti verso i mercati esteri con trasporti intermodali marittimi. È però doveroso notare che, tralasciando le conseguenze economiche sulle singole Imprese, il traffico facente capo agli spedizionieri più esposti alle conseguenze del fallimento si è ridistribuito fra gli altri operatori del traffico marittimo e non ha, pertanto, subito flessioni importanti, rimanendo invece nell'ordine di grandezza registrato negli anni passati.

In sintesi, in base ai dati raccolti, **per il 2016 si ritiene che il traffico ferroviario merci nella regione Emilia-Romagna sia cresciuto del 6,94% rispetto al 2015, fino a raggiungere circa 19,6 milioni di tonnellate**, arrivando ad una quota finora mai raggiunta.

Le merci movimentate negli impianti regionali superano per la prima volta la soglia dei 20 milioni di tonnellate, arrivando a **20,9 milioni di t**, da cui, detratto il doppio conteggio dei flussi intraregionali, è stato ottenuto il valore sopra riportato.

Figura 12
Flussi ferroviari in Emilia-Romagna
 (Milioni di tonnellate – Anni 2002-2016)



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)

CRITICITÀ

Nel corso delle due annualità finora trascorse, non sono state riscontrate criticità particolari attribuibili al processo interno della Legge Regionale. Gli unici scostamenti rispetto all'evoluzione prevista del traffico incentivato sono legati a motivi commerciali dei singoli servizi, indipendenti quindi dal regime di incentivazione. Peraltro, non è da escludersi che i due servizi che sono risultati sospesi nel corso della seconda annualità possano riprendere nel corso della terza.

Come già evidenziato negli anni scorsi, le uniche criticità riscontrate nell'ambito della Legge riguardano invece l'impossibilità di applicazione dell'incentivo al trasporto fluviale e fluviomarittimo. La Legge Regionale ed il successivo bando di attuazione prevedevano infatti anche l'incentivazione a questo tipo di trasporto, la cui misura sarebbe stata determinata nel rispetto del limite dell'importo del massimale generale "de minimis" previsto dal Reg CE 1998/2006. Tuttavia, all'atto della formazione della graduatoria, è pervenuta solamente una domanda relativa ai servizi fluviali e fluviomarittimi, in seguito giudicata non ammissibile. Tutte le risorse disponibili sono pertanto state assegnate a servizi di trasporto ferroviario, secondo le priorità stabilite dalla graduatoria formata in base ai criteri stabiliti nel bando.

Le motivazioni che non hanno reso sufficiente l'incentivazione per l'avvio di questa modalità di trasporto possono essere riassunte nei seguenti punti:

- nonostante gli investimenti fatti nelle infrastrutture dalle regioni Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna, rimane diffidenza da parte delle imprese private relativamente alla certezza dell'utilizzabilità del sistema;
- mancano gli operatori e occorre il rinnovo della flotta (attualmente piuttosto limitata) con mezzi di maggiori dimensioni per consentire la riduzione dei costi di trasporto;
- rimangono elevati i costi di accesso ai porti marittimi per il transhipment ed i costi delle tasse rispetto alle altre modalità di trasporto (ad es. accisa, IVA);

- la crisi non ha consentito l'evoluzione delle imprese del settore, occorrerebbe infatti una nuova organizzazione dell'offerta logistica. Oggi non ci sono servizi di linea ma solo servizi porta a porta. Le linee consentirebbero di accogliere anche piccoli carichi;
- alcuni porti fluviali non hanno sviluppato nelle immediate vicinanze aree industriali e questo risulta un limite rispetto all'avvicinamento le imprese all'acqua ed alla riduzione dei costi di trasferimento.

L' ASSESSORE

TIPO ANNO NUMERO
REG. / /
DEL

Alla Presidente
dell'Assemblea Legislativa
Simonetta Saliera
V.le A. Moro, 50

Oggetto: **Relazione sull'attuazione della Legge regionale 10/2014**

Trasmetto relazione relativa alla clausola valutativa dell'art. 9 della legge regionale 10/2014 "Interventi per il trasporto ferroviario e fluviomarittimo delle merci. Abrogazione della Legge regionale 4 novembre 2009, n. 15 (Interventi per il trasporto ferroviario delle merci)" per il secondo anno di attuazione.

Cordiali saluti

Raffaele Donini


1 ALLEGATO

Viale Aldo Moro 30
40127 Bologna

tel 051 527 3804-35-37
fax 051 527 3834

assmobilita@regione.emilia-romagna.it
www.regione.emilia-romagna.it

CK
R