

Nota tecnica sulla relazione dell'Assessore Donini relativa alla clausola valutativa della Legge Regionale 10 del 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)" (oggetto assembleare 5772/2017)

A cura del Servizio Affari legislativi e coordinamento commissioni assembleari

La presente nota, indirizzata ai componenti della Commissione assembleare III, evidenzia alcuni aspetti tecnici che caratterizzano la relazione dell'Assessore Donini, che si allega.

La nota non costituisce una sintesi della relazione.

Cosa prevede la clausola valutativa

La clausola valutativa contenuta all'art.9 della l.r. 10/2014 prevede che, trascorsi diciotto mesi dall'entrata in vigore della legge e successivamente con cadenza annuale, la Giunta regionale presenti alla Commissione assembleare competente una relazione che fornisca informazioni su quesiti specifici al fine di valutare l'attuazione della legge.

Al comma 1, la clausola chiede conto di quanti servizi di trasporto ferroviario e fluviale o fluviomarittimo aggiuntivi sono stati realizzati, su quali tragitti, l'incremento delle merci trasportate grazie agli interventi previsti dalla legge, i beneficiari dei contributi, le risorse stanziare, il grado di copertura dell'intervento e le eventuali criticità riscontrate.

Gli interventi previsti dalla legge hanno infatti l'obiettivo di incentivare il sistema di trasporto delle merci ammettendo a contributo (art. 6 comma 1):

- i servizi ferroviari e fluviali o fluviomarittimo aggiuntivi rispetto al periodo di riferimento indicato nel bando
- ogni viaggio relativo ad un trasporto eccezionale fluviale o fluviomarittimo.

Il secondo comma della clausola prevede che, in occasione della presentazione della relazione del terzo anno, l'Assemblea possa decidere se proseguire o sospendere il finanziamento per il triennio successivo.

Di seguito, un'analisi degli aspetti tecnici che caratterizzano la relazione di Giunta sull'attuazione della l.r. 10/2014 in risposta al comma 1.

1. Analisi degli aspetti tecnici della relazione presentata dall'Assessore

1.1 Procedura di consegna della relazione

La Giunta presenta la seconda relazione in risposta alla clausola rispettando i tempi previsti¹.

¹ La prima relazione, discussa lo scorso anno in III Commissione, è l'oggetto assembleare 3406/2016.

1.2 Analisi della struttura e dei contenuti della relazione

I primi capitoli della relazione inquadrano il contesto in cui si colloca il trasporto merci su ferrovia, i risultati raggiunti dall'abrogata l.r. 15/2009 e le ragioni che hanno portato all'approvazione della l.r. 10/2014. Successivamente, vengono descritti gli interventi realizzati per attuare la legge.

La Giunta ricorda infatti che la l.r. 10/2014 ha abrogato la l.r. 15/2009 "Interventi per il traffico ferroviario delle merci" che prevedeva, per il triennio 2010-2011-2012, il finanziamento di interventi volti a perseguire la crescita del trasporto ferroviario delle merci incentivando nuovi traffici (aggiuntivi rispetto a quelli già effettuati sia su relazioni già esistenti che su nuove relazioni), riducendo il numero di mezzi pesanti in circolazione². La l.r. 10/2014 ha quindi l'obiettivo di continuare a trasferire quote di traffico di trasporto merci dalla modalità stradale alla modalità ferroviaria ed ha introdotto, tra gli interventi oggetto di contribuzione, quelli realizzati mediante il trasporto fluviale e fluviomarittimo.

In risposta alla clausola valutativa, la relazione riporta caratteristiche e modalità dell'incentivazione.

Lo **stanziamento regionale** complessivo per il triennio 2014-2015-2016 è pari a 800.000 euro annui, per un totale di 2.400.000 euro. Per mancanza di richieste per il trasporto fluviomarittimo, l'intero importo è stato assegnato al trasporto ferroviario, così come previsto dalla legge.

La relazione riporta poi informazioni sull'attuazione delle prime due annualità.

Per la prima annualità (01/07/2014-30/06/2015), la Giunta riprende alcuni dati evidenziati nella prima relazione in risposta alla clausola valutativa: per quanto riguarda i **beneficiari dei contributi**, infatti hanno presentato domanda di contributo 23 imprese, per un totale di 37 servizi. Sono stati ammessi a contributo 11 servizi, in una graduatoria di 33 servizi ferroviari ammissibili. **La relazione presenta la tabella con gli 11 servizi ferroviari ammessi a contributo, i contributi assegnati ed erogati per la prima annualità (01/07/2014-30/06/2015), i treni effettuati, le tonnellate complessive e aggiuntive trasportate.** In base ai dati forniti dalle imprese partecipanti, sono stati effettuati 4.342 treni, 1.096 aggiuntivi rispetto al 2013, che hanno trasportato 3.603.828 tonnellate di merce delle quali 1.278.720 aggiuntive rispetto al 2013.

La Giunta specifica che per ogni richiedente è possibile liquidare al massimo il 95% del contributo richiesto per ogni annualità, il restante 5% sarà liquidato dopo due anni dal termine del periodo di incentivazione e solo se i servizi saranno mantenuti, in questi due anni, ai livelli minimi previsti.

Le risorse relative alla seconda annualità sono state impegnate con DGR 1943/2015 e per la terza annualità con DGR 1938/2016.

²Le relazioni di ritorno alla clausola valutativa della l.r. 15/2009 sono disponibili su Demetra al link http://demetra.regione.emilia-romagna.it/al/articolo?urn=er:assemblealegislativa:legge:2009;15&dl_t=xml&dl_a=y&dl_id=10&pr=correlati,valutazionipolitichepubbliche. La clausola prevedeva la presentazione di relazioni annuali e, in occasione della discussione della relazione del terzo anno, l'Assemblea legislativa poteva decidere se sospendere il finanziamento per il triennio successivo. Nel 2013, in occasione della discussione della relazione relativa all'ultimo anno di contribuzione è stato deciso di proseguire con il finanziamento degli interventi.

Per quanto riguarda la **seconda annualità** (01/07/2015-30/06/2016), la relazione evidenzia l'interruzione di due servizi (*"per cause legate a diverse scelte commerciali nel processo industriale delle merci trasportate"*) ed è stata quindi recuperata la parte delle risorse assegnate per i primi sei mesi del 2016, permettendo agli ultimi quattro servizi della graduatoria di aumentare il contributo concesso. Le risorse avanzate hanno permesso di scorrere la graduatoria e finanziare, per i treni effettuati nel 2016, quattro servizi precedentemente esclusi.

I servizi aggiunti a seguito dello scorrimento della graduatoria uniscono un polo intermodale regionale con un polo 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"*.

Nel corso della seconda annualità sono stati effettuati 4.816 treni, 936 dei quali aggiuntivi rispetto al 2013, che hanno trasportato 3.866.208 tonnellate di merce, delle quali 1.207.227 aggiuntive rispetto al 2013. Circa questi dati, la Giunta riporta che *"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"*.

I dati sui servizi ammessi a contributo per la seconda annualità (01/07/2015-30/06/2016) sono contenuti in un'apposita tabella, nella quale si evidenziano i servizi realizzati e interrotti, i contributi assegnati ed erogati, i treni effettuati e le tonnellate trasportate.

La Giunta riporta poi alcune considerazioni circa gli importi erogati, evidenziando come la seconda annualità abbia registrato *"risultati altalenanti"*.

Un apposito capitolo della relazione è dedicato all'andamento del traffico merci ferroviario e all'incremento delle merci relativo alla l.r. 10/2014. Nella relazione vengono confermate alcune considerazioni già emerse nella prima relazione in risposta alla clausola valutativa, legate alle difficoltà del settore e al ruolo della l.r. 10/2014:

- difficoltà del trasporto merci italiano, con un crollo dal 2007 al 2011 nel numero di tonnellate trasportate del 21,7% (a fronte di un calo a livello europeo del 6,25%)
- nella regione Emilia-Romagna, il traffico ferroviario delle merci era in crescita fino al 2007, per poi arrestarsi nel 2008 a causa della crisi e toccare il minimo nel 2009. Dal 2010 si registra un'inversione di tendenza. L'incremento *"è sicuramente dovuto alla tenuta del sistema delle piattaforme regionali ma anche ai benefici indotti dalle leggi regionali 18/2009 e 10/2014 che hanno sostenuto negli ultimi sei 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"*.

Per il 2016 la Giunta conferma *"una tendenza già espressa negli anni precedenti"* evidenziando 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 a una quota finora mai raggiunta"*.

2. Considerazioni conclusive

L'ultimo capitolo della relazione conferma la **criticità** già evidenziata lo scorso anno **riconducibile all'impossibilità di applicare l'incentivo al trasporto fluviale e**

fluviomarittimo, riprendendone inoltre le motivazioni: la diffidenza da parte delle imprese private sull'utilizzabilità del sistema, la mancanza di operatori e l'opportunità di rinnovare la flotta con mezzi di maggiori dimensioni, gli elevati costi di accesso ai porti marittimi e i costi delle tasse rispetto ad altre modalità di trasporto, la necessità di una nuova organizzazione dell'offerta logistica con servizi di linea, la mancanza di aree industriali vicino ad alcuni porti fluviali.

In ottica valutativa si segnala che, considerando gli obiettivi della legge di incentivare i nuovi traffici di trasporto merci riducendo i mezzi pesanti in circolazione, con vantaggi in termini di minore inquinamento e maggiore sicurezza nella circolazione, sarebbe interessante disporre di un approfondimento sui benefici ambientali ottenuti in attuazione della diversione modale.

La prossima relazione in risposta alla clausola valutativa, considerando che in occasione della quale l'Assemblea potrà decidere se proseguire il finanziamento, potrà essere l'occasione per presentare all'Assemblea informazioni in merito.