

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.4027)

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 presenta quest’anno la relazione alla clausola per la valutazione del terzo anno.

2) Analisi della struttura e dei contenuti della relazione

L’oggetto 4027 “Relazione sull’attuazione della l.r. 15/2009” è composto dalla relazione alla clausola valutativa e dalla “Relazione ambientale”, nella quale la Giunta riporta nel dettaglio l’analisi e i risultati ottenuti per quantificare le emissioni legate al trasporto ferroviario e confrontarle con quelle che sarebbero state generate nel caso di trasporto su gomma.

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

La relazione alla clausola risponde ai quesiti descrivendo l’attuazione e i risultati della l.r. 15/2009. Nel 2010 sono stati pubblicati due bandi per l’accesso ai contributi previsti dalla legge, prevedendo un impegno massimo di 3 milioni di euro per tre anni, dal 2010 al 2012, per complessivi 9 milioni di euro di risorse regionali.

Complessivamente, 38 imprese hanno presentato domanda per realizzare 77 collegamenti. Sono state ammesse a contributo 18 imprese per la realizzazione di 35 nuovi servizi, in parte aggiuntivi (il 63%) e in parte di potenziamento dei servizi esistenti (il 37%).

In base alla disponibilità dei dati legati alle scadenze della rendicontazione, la relazione riepiloga i servizi attivati con i due bandi, le imprese beneficiarie, la tipologia di traffico e le tonnellate trasportate.

Le risorse regionali complessivamente impegnate nei tre anni per incentivare il traffico ferroviario delle merci risultano di 8.918.923 euro. La relazione fornisce il dato disaggregato per anno e per primo e secondo bando. I contributi erogati sino a questo momento (dato riferito a maggio 2013) risultano essere pari a 3.043.128,57 euro.

Per quanto riguarda i risultati, in base alla stima realizzata nel 2009, il beneficio atteso in termini di incremento del traffico ferroviario nel triennio considerato era pari a 2,3 milioni di tonnellate all'anno mantenendo, a conclusione dell'incentivo, 1,5 milioni di tonnellate di merci per anno. Circa la riduzione di mezzi pesanti in circolazione, il beneficio atteso in seguito all'incremento del traffico ferroviario prevedeva una riduzione di 246.000 camion diesel da 28 tonnellate nei tre anni considerati.

Sulla base dei dati presentati, la relazione conferma il raggiungimento dei benefici attesi. E' infatti emerso che, dopo il primo anno, molti servizi hanno trasportato più tonnellate di merce di quelle per cui è stato chiesto il finanziamento, evidenziando come l'incentivo abbia avuto un ruolo di "volano".

I risultati in termini di benefici ambientali, calcolati considerando solo le tonnellate aggiuntive trasportate su ferro sono sintetizzati in chiusura della relazione alla clausola valutativa mentre l'analisi completa e la metodologia seguita sono approfondite nella "relazione ambientale", realizzata dalla DG Reti Infrastrutturali, Logistica e Sistemi di Mobilità della Regione Emilia-Romagna.

Il bilancio ambientale degli effetti dell'intervento in termini di risparmio nei consumi energetici e delle emissioni è stato realizzato a conclusione della rendicontazione relativa all'effettuazione del primo anno dei servizi ferroviari incentivati dalla legge, quantificando le emissioni dovute a questi nuovi servizi aggiuntivi e confrontandole con quelle che sarebbero state generate nel caso di trasporto su gomma (quindi nell'ipotesi di mancanza di incentivi).

In particolare, l'analisi quantifica:

- il risparmio energetico: trasportare le merci su ferro ha consentito un risparmio di circa il 75% dell'energia primaria (misurata in kWh), in quanto trasportare le stesse merci su gomma avrebbe portato a un consumo quattro volte superiore;
- la riduzione delle emissioni inquinanti e dei mezzi pesanti su strada: sono state evitate emissioni pari a più di 46.000 tonnellate di CO₂ equivalente che corrisponderebbero a quelle emesse da quasi 1.000 mezzi pesanti diesel Euro3 che avrebbero percorso 300 km al giorno per un anno. Nella relazione ambientale si riportano i risultati anche per gli altri inquinanti;
- la riduzione delle esternalità: si quantificano i costi prodotti dalla congestione, dall'inquinamento atmosferico ed acustico, dalle emissioni di gas climalteranti, dall'incidentalità e così via.

Da un punto di vista metodologico, si segnala come la logica seguita per la stima dei risultati dell'intervento di incentivazione presentata nel bilancio ambientale sia riconducibile a una valutazione realizzata secondo l'approccio controfattuale: gli effetti sono stimati come

differenza fra ciò che si è osservato dopo l'intervento e la ricostruzione di quello che si sarebbe osservato in assenza dello stesso, ipotizzando di trasportare le stesse merci utilizzando la modalità stradale.