



ASSESSORATO TRASPORTI,  
RETI INFRASTRUTTURE MATERIALI E IMMATERIALI,  
PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE E AGENDA DIGITALE

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 la relazione relativa alla clausola valutativa dell'art. 9 della legge regionale 10/2014 "Interventi per il trasporto ferroviario e fluvio-marittimo delle merci. Abrogazione della Legge regionale 4 novembre 2009, n. 15 (Interventi per il trasporto ferroviario delle merci)".

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

a uso interno: DP/ / / INDICE LIV. 1 LIV. 2 LIV. 3 LIV. 4 LIV. 5 ANNO NUM SUB  
Classif. / / / / / Fasc. / / /

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

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

---

### **INDICE**

- **Premessa – merci trasferibili su ferrovia.**
  - **Condizioni che hanno determinato l'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**
- 

### ■ **PREMESSA – MERCI TRASFERIBILI SU FERROVIA**

La Regione Emilia-Romagna, registra tra le più basse qualità dell'aria in Europa, con un elevato impatto per l'ambiente dovuto anche alla mobilità merci, infatti all'autotrasporto sono attribuite il 40% del totale delle polveri sottili prodotte in regione. I veicoli per il trasporto delle merci su strada in Emilia-Romagna sono circa il 10% di tutti i veicoli circolanti.

La diversione modale dalla strada alla ferrovia è uno degli obiettivi principali della Regione, tuttavia la quota parte di traffico merci trasferibile su ferrovia è limitata ed è determinata sia dalle caratteristiche del trasporto merci della Regione sia dalla tipologia delle merci da trasportare.

Il traffico regionale infatti ha un carattere prevalentemente locale, con il 70% delle merci che percorre una distanza inferiore ai 50 km. Questo tipo di traffico (denominato di corto raggio) non è trasferibile su ferrovia. E' costituito in prevalenza da traffici camionistici in conto proprio, su brevi distanze di carattere extra-urbano, mediamente frammentati e disottimizzati, ma quantitativamente rilevanti.

Le condizioni minime di fattibilità del traffico ferroviario merci richiedono una distanza di almeno 300 km circa, con almeno due coppie di treni a settimana. Maggior quantità di merce può consentire distanze più brevi. La soglia delle 2 coppie di treni a settimana consente di ammortizzare il costo per il noleggio dei carri.

Inoltre il trasporto, per essere vantaggioso, deve essere bilanciato, cioè richiede il riempimento del treno in entrambe le direzioni e questo non è molto facile, soprattutto per il traffico intermodale, in quanto i flussi dell'import e dell'export nella nostra regione non sono bilanciati, infatti l'importazione avviene prevalentemente dal lato orientale e dal mare Adriatico, mentre l'esportazione avviene dal lato orientale e dal Tirreno.



Tra l'altro i collegamenti camionistici di lungo raggio, che teoricamente potrebbero essere trasferiti su treno, contrariamente a quelli di corto raggio, presentano prestazioni logistiche di livello mediamente soddisfacente. Le ragioni sono date dalla presenza, per questi flussi, di fornitori di servizi logistici conto terzi più strutturati e organizzati, che utilizzano in modo diffuso piattaforme baricentriche, con flussi e scambi veloci senza stoccaggio, o modelli di business innovativi in grado di ottimizzare le filiere.

Per quanto riguarda la tipologia di merci, il grado di vocazione ferroviaria delle stesse è determinato dalle caratteristiche legate alla modalità di trasporto: alto peso specifico, bassa fragilità, bassa pericolosità, alta pallettizzabilità, omogeneità di sagoma, bassa deteriorabilità del prodotto, assenza della catena del freddo, modelli logistico-produttivi compatibili con i lead-time del trasporto ferroviario, ecc.

L'analisi che precedette l'emanazione della LR 15/2009 ci consentì di quantificare i flussi merci vocati al trasporto ferroviario (import e export), cioè il potenziale teorico ferroviabile, che risultò compatibile con la capacità dell'assetto infrastrutturale regionale al servizio delle merci, allora in via di completamento e ridefinizione. Gli impianti principali in Regione sono 9, con una capacità equivalente totale, espressa in tonnellate movimentabili, che a regime sarà intorno ai 28 milioni di tonnellate all'anno.

#### ■ CONDIZIONI CHE HANNO DETERMINATO L'APPROVAZIONE DELLA L.R. 10/2014.

La Regione nel 2009 ha deciso di adottare disposizioni per contrastare il forte calo del traffico ferroviario prodotto dalla crisi economica ed evitare che una sua ulteriore erosione potesse portare a un collasso dell'intera filiera intermodale ferro-gomma e ferro-ferro. L'obiettivo è 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.

Ottenuto il parere positivo dell'Unione europea (Aiuto di Stato 483/2009 C(2009)7136), a fine 2009 la Regione ha approvato la **legge regionale 15/09 "Interventi per il trasporto ferroviario delle merci"** e nel 2010 ha approvato due bandi attuativi con i tempi e le modalità per la presentazione delle domande di contributo e i criteri per la valutazione.

L'intervento regionale è stato pari a 3 milioni di euro all'anno per tre anni (2010-2011-2012) per 9 milioni di euro complessivi. A carico dei beneficiari è stato previsto l'obbligo di continuare a effettuare il servizio per i due anni successivi alla scadenza degli aiuti (di fatto fino al 2015/2016).

Il beneficio atteso alla fine dell'applicazione dell'incentivo, stimato nel 2009, era un incremento del traffico merci ferroviario, con una riduzione di 246.000 veicoli pesanti e il mantenimento, a conclusione dell'incentivo, di traffico ferroviario pari a circa 1,5 milioni di tonnellate di merci.

I risultati sono stati ampiamente raggiunti e superati, infatti nella quarta e quinta annualità di effettuazione (2013 e 2014), i servizi effettuati, pur in assenza di contributo, hanno trasportato, rispettivamente, 3.297.927 t e 3.050.357 t aggiuntive di merce.

È da sottolineare tra l'altro che le previsioni fatte nel 2009 in merito ai risultati complessivi della L.R. 15/09 si basavano su una ripresa economica lenta ma quasi costante a partire dalla fine del 2010, mentre l'andamento è stato incerto e altalenante.

Nel 2013 la Regione, anche su sollecitazione dell'Assemblea legislativa, ha predisposto e approvato un **nuovo progetto di legge d'incentivazione al trasporto ferroviario merci**, che nei primi giorni del 2014 ha inviato all'Unione europea per la notifica sugli Aiuti di Stato [Aiuto di Stato:



SA. 38152 (2014/N)] ed ha concluso l'iter per la promulgazione il 30 giugno 2014 (**L.R. 10/2014**). Il bando di attuazione è stato approvato e pubblicato in data 28 luglio 2014.

Con questa misura si intende ancora cercare di trasferire quote di traffico di trasporto merci dalla modalità stradale alla modalità ferroviaria. Le motivazioni sono diverse e si possono riassumere nei seguenti punti:

- il perdurare della crisi economica sta portando a una diminuzione delle merci da trasportare e alla crescente difficoltà di riuscire a fare treni completi. Sebbene la quantità di tonnellate trasportate con l'incentivo della L.R. 15/09 risulti in linea con quanto previsto e nonostante gli ottimi risultati ottenuti dal punto di vista ambientale, il conseguimento dell'obiettivo della stabilizzazione dei servizi incentivati risulta ancora da completare. Lo scenario futuro indica una riduzione dell'intensità della crisi ma il protrarsi della sua durata. I suoi effetti negativi sono più duraturi di quanto inizialmente previsto;
- la crisi economica sta determinando, nella regione, l'ulteriore aumento di competitività tra la modalità di trasporto su gomma e quella ferroviaria, con il proliferare di imprese di autotrasporto irregolari che operano sotto costo e l'aumento dei fenomeni di illegalità e di infiltrazione mafiosa. Un aiuto economico al trasporto ferroviario potrebbe aiutare a contrastare anche questi fenomeni;
- la chiusura degli scali merci improduttivi avviato da RFI su tutto il territorio nazionale sta continuando a trasformare i flussi ferroviari di attraversamento in transito stradale, aggravandone il peso in termini di congestione, di minore sicurezza della circolazione e di inquinamento ambientale.

La misura proposta consiste in un nuovo regime di aiuti, in parallelo alla L.R. 15/09 (che ha completato il proprio percorso) e non si sovrappone ad essa.

Nel Libro Bianco dei trasporti è richiesto di rimuovere gli ostacoli che impediscono un utilizzo più diffuso della navigazione interna e di cercare azioni volte a promuovere questo tipo di mobilità alternativa delle merci. Pertanto nell'ambito della legge è previsto anche l'incentivo del 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**. Per ottenere l'incentivo occorre 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'entità dell'incentivo è stata calcolata sulla base della compensazione dei costi esterni come calcolati dall'ultima versione del progetto Marco Polo, dedotto del 50% circa.
- **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.

**Le caratteristiche e le modalità dell'incentivazione** che la legge prevedeva per il trasporto fluviomarittimo sono le seguenti:

- lo stanziamento per il trasporto fluviale/Fluviomarittimo era di 80.000 € all'anno per 3 anni;
- Per ottenere l'incentivo occorreva trasportare almeno 10.000 ton all'anno. Non era finanziabile il trasporto di inerti infrafiume;
- il contributo per 3 anni era di 1,5 € \* t caricata/scaricata a Boretto, Ferrara, Porto Garibaldi e Ravenna;
- il contributo per ogni trasporto eccezionale effettuato era di 2.500 €.

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

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 ferroviari ammissibili.

E' pervenuta una sola richiesta nell'ambito dei servizi fluviomarittimi, ma l'Impresa è risultata priva dei requisiti richiesti dal bando di attuazione, pertanto i relativi importi sono stati dirottati, come previsto dal bando stesso, sul trasporto ferroviario.

**Le risorse disponibili hanno permesso di assegnare i contributi ai primi 11 servizi della graduatoria.**

Due servizi ferroviari sono effettuati dalla stessa Impresa, pertanto **le Imprese beneficiarie sono 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.

Secondo le previsioni delle Imprese richiedenti, nel corso della prima annualità dovrebbero essere effettuati, nell'ambito dei servizi ammessi a contributo, 4.570 treni, che trasporterebbero complessivamente 4.134.964 tonnellate di merce, delle quali 1.811.094 aggiuntive rispetto al 2013.

Di seguito si riporta la tabella riassuntiva delle caratteristiche di ciascun servizio destinatario di contributo:

Servizi ferroviari ammessi a contributo LR 10/2014					
Impresa	Servizio	Contributo assegnato I anno (2014)	Treni previsti I anno (2014)	Tonnellate complessive previste I anno (2014)	Tonnellate aggiuntive previste I anno (2014)
Dinazzano Po SpA	Ravenna – Guastalla S. Giacomo	€ 109.757,76	180	201.600	163.330
Siderlogistics Consorzio	Ravenna – Cava Tigozzi	€ 150.000,00	960	1.046.400	1.046.400
Terminal Nord SpA	Ravenna – Dinazzano	€ 103.970,00	270	420.000	108.302
SAPIR – Porto Intermodale Ravenna SpA	Ravenna – Dinazzano	€ 62.388,00	270	260.787	64.987
Spinelli Srl	Dinazzano – La Spezia	€ 4.845,99	552	234.048	5.058
Marcegaglia SpA	Ravenna – Piadena	€ 150.000,00	541	655.000	158.000
Logtainer Srl	Rubiera – La Spezia Marittima	€ 91.763,00	900	618.000	95.588
CEMAT – Combined European Management And Transportation SpA	Bologna Interporto – La Spezia	€ 15.297,09	516	313.455	21.164
Cargo Logistics Srl	Ravenna – Dinazzano	€ 15.682,68	127	230.450	21.697
Spinelli Srl	Milano Smistamento – Ravenna	€ 37.204,90	184	80.224	51.568
CePIM – Centro Padano Interscambio Merci SpA	Ravenna – Castelfelfo	€ 59.090,59	70	75.000	75.000
<b>Totale</b>		<b>€ 800.000,00</b>	<b>4.570</b>	<b>4.134.964</b>	<b>1.811.094</b>

La graduatoria è stata approvata con DGR n. 2002/2014.

I servizi ammessi a contributo sono stati avviati entro il 28 aprile 2014 ed hanno pertanto concluso la prima annualità entro il termine del 2015. La rendicontazione e la relativa richiesta di contributo sono pervenute, come previsto dal bando, entro febbraio 2016.



Per ciascuna annualità sono stati stanziati € 800.000, che, per quanto detto sopra, sono stati destinati interamente ai servizi di trasporto ferroviario.

Le risorse relative alla prima annualità, pari a € 800.000,00, sono state impegnate con DGR n. 2002/2014, mentre le risorse relative alla seconda annualità, pari a € 800.000,00, sono state impegnate con DGR n. 1943/2015. E' in corso la redazione della DGR per l'assegnazione/impegno della terza annualità, pari a € 800.000,00.

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.

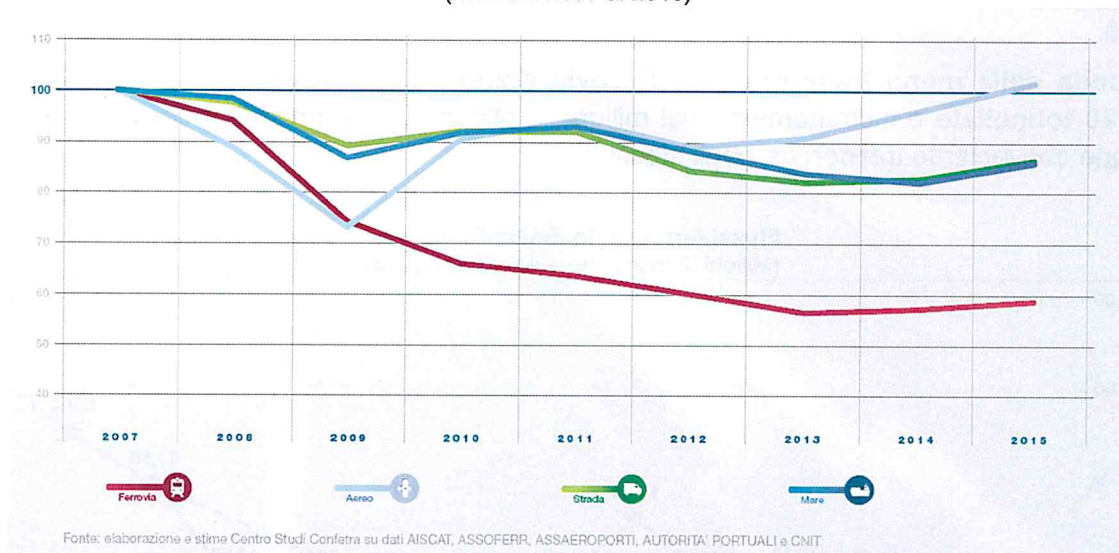
Il massimo liquidabile per ogni annualità è pertanto pari a € 760.000,00. Nella prima annualità, su tutti i servizi, è stato effettuato traffico per € 743.661,16, pari a quasi il 98% delle risorse stanziato. Al momento sono stati liquidati complessivamente € 541.892,56 con Determinazione n. 1279 dell'01/08/2016; è in corso di redazione la liquidazione del restante importo.

Caratteristiche dei servizi attivati									
n.	Impresa	Servizio	Treni equivalenti (<1300 t) effettuati nel 2013	Treni equivalenti (<1.300 t) effettuati l'annualità	Treni equivalenti aggiuntivi l'annualità	Tonnellate trasportate l'annualità	Tonnellate aggiuntive l'annualità	Contributo 2014 richiesto in fase di domanda (massimo erogabile)	Totale contributo l'anno erogabile (95% del contributo annuale)
1	Dinazzano Po SpA	Ravenna – Guastalla S. Giacomo	52	368	316	203.237	164.968	109.758	€ 104.269,86
2	Siderlogistics Consorzio	Ravenna – Cava Tigozzi	0	452	452	214.270	214.270	150.000	€ 142.500,00
3	Terminal Nord SpA	Ravenna – Dinazzano	514	765	251	458.529	157.847	103.970	€ 98.771,50
4	SAPIR – Porto Intermodale Ravenna SpA	Ravenna – Dinazzano	345	562	217	362.040	152.626	62.388	€ 59.268,60
5	Spinelli Srl	Dinazzano – La Spezia	505	605	100	243.167	14.176	4.846	€ 32.810,48
6		Milano Smistamento – Ravenna	83	138	55	59.584	30.929	37.205	
7	Marcegaglia SpA	Ravenna – Piacenza	878	1293	415	800.422	304.781	150.000	€ 142.500,00
8	Logtainer Srl	Rubiera – La Spezia Marittima	763	878	115	636.862	114.448	91.763	€ 87.174,85
9	CEMAT – Combined European Management And Transportation SpA	Bologna Interporto – La Spezia	480	510	30	298.136	5.846	15.297	€ 5.331,26
10	Cargo Clay Logistics Srl	Ravenna – Dinazzano	436	466	30	251.147	42.394	15.683	€ 14.898,55
11	CePIM – Centro Padano Interscambio Merci SpA	Ravenna – Castelfelfo	0	171	171	76.434	76.434	59.091	€ 56.136,06
Totali			6.208	2.152	6.208	3.603.828	1.278.720		800.000
Importo totale erogabile (95% di € 800.000)							€ 760.000,00		
Grado di copertura del contributo massimo erogabile							97,85%		

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

Dopo sei anni di calo consecutivo (dal 2007 al 2013), nel 2014 il trasporto di merci su treno in Italia ha registrato<sup>1</sup> una crescita del +1,4%, confermata nel 2015 da una ulteriore crescita di +2,6%<sup>2</sup>. Rimane comunque notevole, a livello nazionale, il divario rispetto ai valori del 2007: il traffico merci ferroviario ha recuperato meno della metà del traffico perso durante la crisi negli anni scorsi.

**Andamento delle varie modalità di trasporto merci in Italia**  
(Anni dal 2007 al 2015)



Fonte: Confetra, Nota Congiunturale sul Trasporto Merci, periodo di osservazione Gennaio-Dicembre 2015.  
Elaborazione Centro Studi Confetra su dati AISCAT, ASSOFERR, ASSAEROPORTI, Autorità Portuali e CNIT.

Il traffico ferroviario merci nella regione Emilia-Romagna in passato è stato in crescita fino al 2007 per arrestarsi poi nel 2008 a causa della crisi. Nel 2007 il traffico con O/D in regione ha superato i 15 milioni di tonnellate ed è calato nel 2009 a meno di 12 milioni. Dal 2010 si è registrata una inversione di tendenza, accentuata soprattutto sui collegamenti retroportuali da Ravenna e La Spezia in direzione dell'area produttiva localizzata nel centro Emilia. 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 5 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 2015 infatti**, confermando una tendenza già espressa negli anni precedenti, **in Regione il trasporto merci ferroviario è ulteriormente cresciuto.**

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.

In sintesi, in base ai dati raccolti, **per il 2015 si ritiene che il traffico ferroviario merci nella regione Emilia-Romagna sia cresciuto dell'8,15% rispetto al 2014, fino a raggiungere circa 18,19 milioni di tonnellate**, arrivando ad una quota finora mai raggiunta.

<sup>1</sup> Confetra, Nota Congiunturale sul Trasporto Merci, periodo di osservazione Gennaio-Dicembre 2014.

<sup>2</sup> Confetra, Nota Congiunturale sul Trasporto Merci, periodo di osservazione Gennaio-Dicembre 2015.

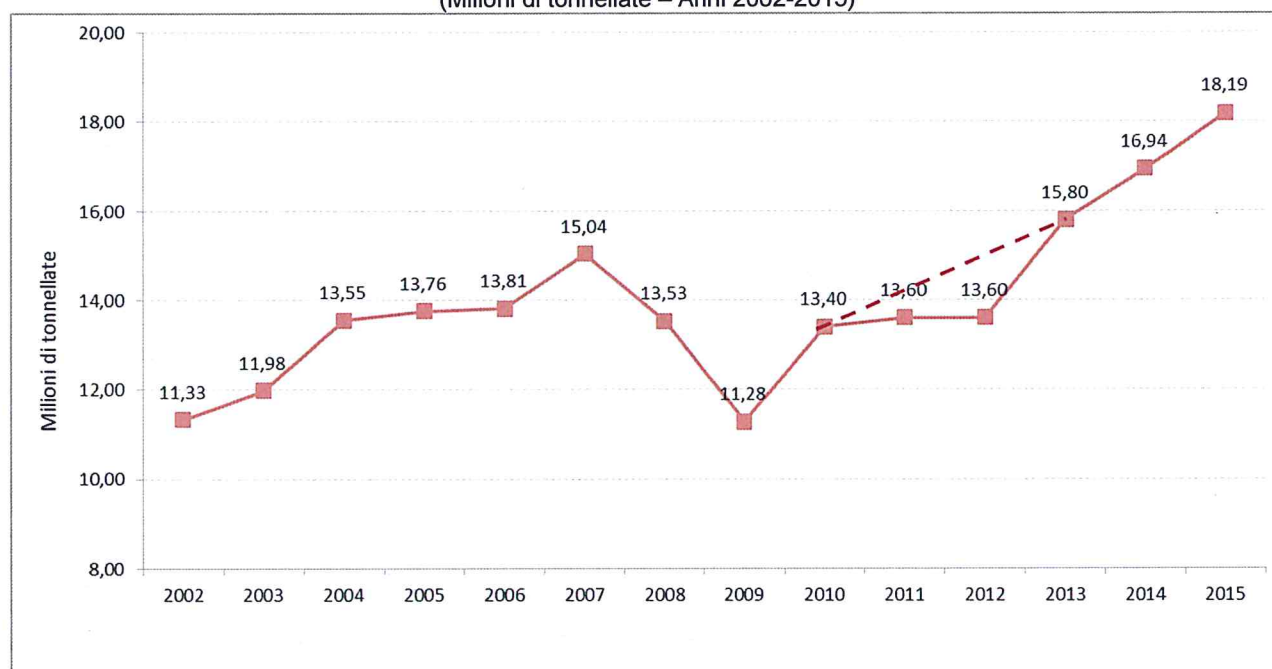


Le merci movimentate negli impianti regionali raggiungono i **19,49 milioni di t**, da cui, detratto il doppio conteggio dei flussi intraregionali, è stato ottenuto il valore sopra riportato.

E' da notare come, nel 2015, per la prima volta, sia stata condotta una campagna di raccolta dati di traffico presso tutti i terminal e scali raccordati alla rete ferroviaria regionale, comprendendo anche i raccordi privati. Poiché l'80% degli impianti contattati ha fornito i dati, è da ritenersi che il dato 2015 abbia pertanto un'affidabilità molto elevata, probabilmente superiore a quella dei dati raccolti negli anni precedenti, nei quali la percentuale di dato stimato era superiore a quella del dato effettivamente rilevato. Pertanto, è possibile che la crescita rappresentata dal grafico sia stata in realtà meno repentina di quanto rappresentato, anche se è evidente che la tendenza sia quella di una costante crescita, a conferma dell'utilità degli interventi di incentivazione e delle politiche effettuati.

**La crescita delle merci trasportate su ferrovia dovute direttamente alla L.R. 10/2014 è di 1.278.720 tonnellate** e indirettamente del milione e ottocentomila tonnellate circa che è risultato comunque conveniente trasportare negli stessi treni.

**Flussi ferroviari in Emilia-Romagna**  
(Milioni di tonnellate – Anni 2002-2015)



Fonte: elaborazione della Regione in base ai dati forniti da gestori di scali e raccordi ferroviari regionali.

## ■ CRITICITÀ

Per quanto riguarda i servizi ferroviari non sono state riscontrate criticità particolari nel corso della prima annualità. Per motivi commerciali, indipendenti quindi dal regime di incentivazione, un servizio, che è stato effettuato regolarmente nella prima annualità, risulta attualmente sospeso, ma potrebbe riprendere nel corso della terza annualità.

Le criticità riscontrate 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.