

**Nota tecnica sulla relazione dell'Assessore Donini relativa alla clausola valutativa della Legge Regionale 10 del 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" (oggetto assembleare 3406)**

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 fluvio-marittimo 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 fluvio-marittimo aggiuntivi rispetto al periodo di riferimento indicato nel bando
- ogni viaggio relativo ad un trasporto eccezionale fluviale o fluvio-marittimo.

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 prima relazione in risposta alla clausola rispettando i tempi previsti.

## 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 l.r. 10/2014 ha infatti 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 circolazione. L'intervento prevedeva lo stanziamento di 3 milioni di euro all'anno per i tre anni considerati e in relazione si legge che *"i risultati sono stati ampiamente raggiunti e superati"*.

In risposta alla clausola valutativa contenuta nella l.r. 15/2009 si segnala che la Giunta ha presentato due relazioni, nel 2012 e nel 2013<sup>1</sup>. La clausola prevedeva infatti 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, alla luce dei risultati ottenuti, è stato deciso di proseguire con il finanziamento degli interventi.

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 trasporto ferroviario per il triennio 2014-2015-2016 è pari a 800.000 euro annui, per un totale di 2.400.000 euro, mentre per il fluviomarittimo è di 80.000 euro all'anno.

Per quanto riguarda i **beneficiari dei contributi**, per il trasporto ferroviario 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.** Nell'ambito dei servizi fluviomarittimi, la relazione specifica che è pervenuta una sola domanda ma l'impresa è risultata priva dei requisiti richiesti dal bando e, di conseguenza, **gli importi sono stati dirottati sul trasporto ferroviario, così come previsto dal bando stesso.**

### **La relazione presenta la tabella con gli 11 servizi ferroviari ammessi a contributo, i contributi assegnati per la prima annualità (2014), i treni previsti, le tonnellate complessive e aggiuntive previste.**

Secondo le previsioni riportate nella relazione, infatti, *"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"*.

Questi servizi sono stati tutti avviati entro il 28 aprile 2014 ed hanno concluso la prima annualità entro il termine del 2015. La rendicontazione e la richiesta di contributo sono pervenute entro febbraio 2016. Le risorse relative alla prima annualità sono state impegnate

---

<sup>1</sup> Oggetti assembleari 2513/2012 e 4027/2013.

con DGR 2002/2014, le risorse relative alla seconda annualità sono state impegnate con DGR 1943/2015 mentre è in corso la redazione della DGR per l'assegnazione e l'impegno della terza annualità. 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.

**La Giunta riporta in una tabella le caratteristiche degli undici servizi attivati: i treni effettuati, i treni aggiuntivi, le tonnellate trasportate e le tonnellate aggiuntive, i contributi richiesti ed erogati (il 95% del contributo annuale).** Per la prima annualità, le tonnellate aggiuntive trasportate sono state 1.278720.

Questo dato è contestualizzato in **un apposito capitolo della relazione dedicato all'andamento del traffico merci ferroviario e all'incremento delle merci relativo alla l.r. 10/2014** nel quale si legge che:

- in Italia, dopo sei anni di calo consecutivo (dal 2007 al 2013), a partire dal 2014 si registra una crescita
- nella regione Emilia-Romagna, il traffico ferroviario delle merci era in crescita fino al 2007, per poi arrestarsi nel 2008 a causa della crisi. 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 cinque 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"*
- *"la crescita delle merci trasportate su ferrovia dovute direttamente alla l.r. 10/2014 è di 1.2778.720 tonnellate".*

## **2. Considerazioni conclusive**

L'ultimo capitolo della relazione spiega le **criticità** rilevate nel corso dell'attuazione della legge e indicate nella relazione, **riconducibili all'impossibilità di applicare l'incentivo al trasporto fluviale e fluviomarittimo**. Fra le **motivazioni** individuate dalla Giunta, 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.

Le prossime relazioni in risposta alla clausola valutativa potranno essere l'occasione per presentare all'Assemblea informazioni in merito.