

PRES. ASS. LEG. E-R
AR23032012 111415



ASSESSORATO PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE.
RETI DI INFRASTRUTTURE MATERIALI E IMMATERIALI.
MOBILITÀ, LOGISTICA E TRASPORTI

L'ASSESSORE

0011690-23/03/2012-ALRER

REGIONE EMILIA-ROMAGNA: GIUNTA

PG.2012.0075589

del 23/03/2012

Al Presidente

dell'Assemblea Legislativa

Matteo Richetti

V.le A. Moro, 50

Oggetto: Relazione sull'attuazione della Legge regionale 15/2009

Trasmetto la relazione relativa alla clausola valutativa dell'art. 10 della legge regionale 15/2009 "Interventi per il trasporto ferroviario delle merci", già trasmessa alla Commissione Assembleare Statuto e Regolamento in data 20.01.2012, PG. 2012.15598.

Cordiali saluti

Alfredo Peri

Viale Aldo Moro 30
40127 Bologna

tel 051 527 3835-37-04
fax 051 527 3834

assmobilita@regione.emilia-romagna.it

www.regione.emilia-romagna.it

Classif. INDICE LIV. 1 LIV. 2 LIV. 3 LIV. 4 LIV. 5 ANNO NUM. SUB.

Relazione sull'attuazione della Legge regionale 15/2009**INDICE****Premessa (condizioni del traffico merci in Regione: quante sono le merci ferroviabili)****Interventi per il traffico ferroviario delle merci (L.R. 15/09)****Primo e secondo bando****Servizi attivati****Criticità riscontrate nell'attuazione dei servizi****Investimenti (L.R. 15/09)****Considerazioni sui risultati****REGIONE EMILIA-ROMAGNA**

Assemblea Legislativa

Servizio Segreteria Assemblea Legislativa

Oggetto n. 2543Prot. n. 11690 del 23/3/2012Comm. ass.re refer. IIIComm. ass.re consult. VI

IL RESPONSABILE

A. Veltri**Premessa****Condizioni del traffico merci in Regione: quante sono le merci ferroviabili**

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. Inoltre i veicoli per il trasporto delle merci su strada in Emilia-Romagna sono circa il 10% di tutti i veicoli circolanti, tuttavia il totale degli incidenti in cui è coinvolto almeno un mezzo pesante, è pari al 14,6% (dato 2006).

La diversione modale dalla strada alla ferrovia è uno degli obiettivi principali della Regione.

Mobilità complessiva merci in Emilia-Romagna (tonnellate)
(Anno 2005)

Origine o destinazione in E-R	132.168.698
Flussi intraregionali	119.672.526
Attraversamento	70.053.216
Totale strada	321.894.440
Arrivi e partenze	14.096.214
Attraversamento	6.751.000
Totale ferrovia	20.847.214
(regionali)	
Porto di Ravenna	23.879.193

Fonte: elaborazioni ITL su dati ISTAT.

Le merci movimentate su strada in Emilia-Romagna nel 2005 sono state circa 322 milioni di tonnellate (circa il 12% del traffico stradale merci in Italia).

Il traffico di attraversamento camionistico subito dalla Regione si attesta intorno al 30% dei traffici stradali con origine e/o destinazione in regione.

I traffici camionistici sulle brevi distanze di carattere extra-urbano (denominati di corto raggio), pur risultando i più frammentati e disottimizzati, sono quantitativamente i più rilevanti. Il traffico intraregionale infatti ha un carattere prevalentemente locale, con il 70% delle merci che percorre

una distanza inferiore ai 50 km (circa 170 mil. di ton). Questo tipo di traffico non è trasferibile su ferrovia.

Le condizioni minime di fattibilità del traffico ferroviario merci richiedono una distanza di almeno 200/300 km, 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.

L'analisi che ha preceduto l'emanazione della LR 15/2009 ci ha consentito di quantificare i flussi merci vocati al trasporto ferroviario (import e export). Il grado di vocazione ferroviaria è stato calcolato (con metodologia condivisa nella UE) rapportando i codici merceologici con un indice composito derivato dalle caratteristiche legate alla modalità di trasporto: alto peso specifico, bassa fragilità, bassa pericolosità, alta pallettizzabilità, omogeneità di sagoma, bassa deteriorabilità prodotto, assenza catena del freddo, modelli logistico-produttivi compatibili con i lead-time del trasporto ferroviario, ecc. Il potenziale teorico ferroviabile è risultato di circa 31 milioni di tonnellate annue per il traffico con O/D la Regione, questo ci ha fatto capire che ci potevano essere dei margini di azione per incentivare questi trasporti regionali che attualmente esulano dal ferro.

In sintesi:

- il traffico potenzialmente intercettabile dai nodi della regione è di circa ulteriori 18 milioni di tonnellate e di questi oltre 5 milioni di tonnellate raggiungono già, via gomma, i nodi intermodali a nord dell'Emilia-Romagna da cui ripartono utilizzando la modalità ferroviaria;
- l'assetto infrastrutturale regionale al servizio delle merci è in via di completamento e ridefinizione e individua 9 impianti principali. Ai piccoli scali in chiusura corrisponde il potenziamento di nodi più strutturati e meglio localizzati. La capacità equivalente totale, espressa in tonnellate movimentabili sarà a regime intorno ai 25 milioni di tonnellate all'anno.

Interventi per il traffico ferroviario delle merci (L.R. 15/09)

La crisi economica, a partire dalla seconda metà del 2008, ha prodotto per il settore ferroviario un forte calo dei volumi di merci trasportate, che ha raggiunto quasi il -30% a fronte di una contrazione del trasporto su strada solo del -10% circa. La crisi ha accentuato la concorrenza tra le modalità ferrovia e strada, producendo un'emorragia di traffico verso quest'ultima. Molte imprese di autotrasporto hanno chiuso, e quelle rimaste vivono in un ambiente estremamente competitivo che le porta a praticare dei prezzi al limite della perdita pur di garantirsi il lavoro. In questo contesto la qualità del servizio è calata notevolmente, e la qualità, la sicurezza e l'efficienza del trasporto non sono più servizi richiesti se non a fronte di un costo maggiore. Ci si basa solo sul minor costo.

Il pieno recupero del traffico ferroviario merci inoltre è molto difficile una volta cessato e richiede tempi molto lunghi. Si è posta pertanto l'esigenza di intervenire tempestivamente in modo da

superare questa fase particolarmente critica e non disperdere il bagaglio d'intermodalità conquistato nella nostra regione da imprese e operatori.

La Regione ha quindi deciso di adottare disposizioni per contrastare il calo del traffico ferroviario ed evitare che una sua ulteriore erosione possa 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, la congestione e la sicurezza del traffico.

Per capire quale tipo di trasporto ferroviario incentivare e in che modo, nel 2009 è stata fatta un'analisi del quadro della domanda e dell'offerta di trasporto ferroviario in Emilia-Romagna.

La Regione, ottenuto il parere positivo dell'Unione europea a fine 2009, ha varato la **legge regionale 15/09 "interventi per il trasporto ferroviario delle merci"** e in attuazione della stessa ha approvato il bando che stabilisce tempi e modalità per la presentazione delle domande di contributo da parte delle imprese e i criteri per la valutazione.

Sulla base delle caratteristiche del trasporto merci ferroviario regionale (in base all'approfondita analisi del 2009), il focus dell'intervento di incentivazione, in accordo con gli obiettivi prioritari dell'Unione europea, è caratterizzato dai seguenti obiettivi specifici:

stimolare la crescita e incentivare esclusivamente i traffici aggiuntivi rispetto all'anno precedente, cioè nuovi treni su nuovi tragitti o su tragitti esistenti;

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 in quanto strategica per i nodi regionali e con ampi margini di crescita per il trasporto ferroviario, con priorità ai collegamenti con i porti penalizzati da colli di bottiglia o da vincoli infrastrutturali;

incentivare sia il traffico ferroviario intermodale sia il traffico ferroviario tradizionale;

incentivare traffici di treni completi, in quanto modello più funzionale alla costruzione di un traffico sostenibile, con origine e/o destinazione in regione.

Le caratteristiche e le modalità dell'incentivazione sono le seguenti:

sono *beneficiari diretti* del contributo: le imprese logistiche (che organizzano il trasporto) e le imprese ferroviarie che sono obbligati a scontare il contributo agli utenti finali, cioè ai caricatori e alle imprese industriali che sono i *beneficiari indiretti*;

l'intervento regionale è pari a 3 milioni di euro all'anno per tre anni (2010-2011-2012). Gli aiuti sono finalizzati a compensare i differenti costi esterni delle diverse modalità;

L'aiuto è decrescente per i 3 anni di durata del servizio, così da garantire l'avvicinamento ai prezzi di mercato una volta terminato il regime degli aiuti;

l'incentivo è sul corto raggio, attraverso il calcolo puntuale dei chilometri percorsi, fino ad un massimo di 120 km. Sono in ogni caso privilegiati i collegamenti entro il territorio della regione; per la definizione della graduatoria dei beneficiari si applica un punteggio crescente all'aumentare della frequenza e alla durata dei collegamenti attivati, in quanto la maggior frequenza e regolarità sono in grado di attrarre più traffico aggiuntivo. Si applicano inoltre una serie di parametri premianti coerenti con gli obiettivi specifici della legge.

Il beneficio atteso con l'attivazione della legge è un incremento del traffico merci ferroviario con una riduzione di 246.000 veicoli pesanti. A conclusione dell'incentivo si stima che venga mantenuto su ferrovia il traffico di circa 1,5 milioni di tonnellate di merci.

Presentazione sintetica dell'articolo della LR 15/2009

Nell'**articolo 1** sono richiamate le finalità della legge sottolineando la coerenza con gli obiettivi indicati dalla programmazione nazionale e regionale per il riequilibrio del trasporto merci, per la riduzione all'inquinamento ambientale e per un incremento della sicurezza stradale.

Nell'**articolo 2** sono riportate alcune definizioni con l'obiettivo di rendere chiara l'interpretazione dei termini tecnici riportati all'interno della legge, dato che in letteratura non esistono definizioni univoche.

Nell'**articolo 3** sono riportate le tipologie di trasporto ammesse a contributo (cioè servizi di trasporto intermodale a treno completo e servizi di trasporto tradizionale a treno completo), quelle escluse e viene chiarita la natura stessa dei contributi, la cui finalità è quella di compensare la differenza dei costi esterni tra trasporto su strada e trasporto ferroviario.

Nell'**articolo 4** sono descritti i possibili beneficiari del contributo, cioè imprese logistiche e imprese ferroviarie.

Nell'**articolo 5** viene indicata la durata dell'intervento, i termini e le modalità di presentazione delle domande e gli elementi salienti che deve contenere. Inoltre è indicato che un nucleo tecnico di valutazione potrà verificare la correttezza e la coerenza delle domande con gli obiettivi regionali.

Nell'**articolo 6** sono individuati i servizi che possono beneficiare del contributo (cioè i servizi aggiuntivi che abbiano origine e/o destinazione in un nodo ferroviario ubicato nel territorio regionale), cosa si intende per servizio aggiuntivo e qual è la distanza massima finanziabile. Inoltre sono indicati come prioritari i piani pluriennali, e viene riservato a questi ultimi un importo di contributo annuo maggiore, proprio per incentivare le varie imprese ad offrire servizi duraturi, ma nei limiti delle risorse messe a disposizione da parte della regione. L'ammontare del contributo è decrescente nell'arco dei tre anni di validità della legge, (per un importo pari al 50% del programma Marco Polo, come indicato nelle linee guida per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie GU 2008/C 184/07), nel limite dell'importo massimo annuale ammissibile, proprio per garantire l'avvicinamento ai prezzi di mercato e quindi la sostenibilità dei servizi, come richiesto dall'Unione Europea. Inoltre per non squilibrare i prezzi di mercato tra le imprese logistiche e le imprese ferroviarie, l'incentivo è ridotto per queste ultime, visto che non hanno costi di terminalizzazione. Infine è riportato, come richiesto dalle linee guida per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie, che ci sia un limite massimo del contributo rispetto al costo totale del trasporto ferroviario.

Nell'**articolo 7**, a tutela dei clienti e del mercato, è chiesto alle imprese, oltre che di indicare nelle tariffe l'importo del contributo, di non aumentare i costi del servizio per i due anni successivi alla conclusione dell'incentivo, fatta eccezione per gli aumenti calcolati sul tasso di inflazione su base Istat.

Nell'**articolo 8** è riportato il divieto di cumulo contributivo, necessario per evitare che più contributi pubblici possano causare la nascita di prezzi fuori mercato, generando una offerta non in grado di sostenersi una volta terminati i contributi. Infatti, come indicato nell'articolo sei, per evitare questo rischio i contributi sono calcolati secondo le direttive europee, ed è prevista una loro riduzione nei 3 anni di durata della legge, proprio per l'avvicinamento ai prezzi di mercato.

Nell'**articolo 9** è riportata la copertura finanziaria legata alle leggi annuali di bilancio.

Nell'**articolo 10** viene assegnato all'Assemblea legislativa il controllo annuale sull'attuazione della legge e la valutazione dei risultati ottenuti.

Nell'**articolo 11** si stabiliscono i tempi per l'attuazione (cioè l'emissione del primo bando).

Infine nell'**articolo 12** si subordina l'attuazione della legge alla pubblicazione nel Bollettino Ufficiale della decisione favorevole della Commissione Europea.

Primo e secondo bando

La risposta al primo bando è stata molto buona. La scadenza della consegna delle domande era a gennaio 2010. Hanno fatto domanda 21 imprese, di cui 20 logistiche e una ferroviaria. I servizi per

i quali è stato richiesto il finanziamento sono 49, per un importo complessivo pari a € 3.364.062,19, superiore quindi alla disponibilità del bando che è di 3 mil. di €.

La graduatoria del primo bando è stata approvata con DGR n.216 del 08.02.2010. Sono stati finanziati i primi 33 servizi (fino ad esaurimento risorse), suddivisi tra 17 imprese.

Il termine per l'avvio dei servizi finanziati era il 15 maggio 2010.

Scaduti i termini, solo 12 delle 17 imprese hanno attivato i servizi. Dei 33 servizi finanziati, 21 sono stati effettivamente avviati, mentre i restanti 12, per cause per lo più legate alle condizioni di mercato contingenti, non sono stati avviati. In particolare per alcuni è emersa la difficoltà di chiudere i contratti con l'impresa ferroviaria e con i clienti nei brevi tempi previsti.

Sono stati attivati quindi servizi per € 1.777.201,00 sui 3.000.000 di € impegnati.

Come previsto dalla procedura deliberata, si è proceduto quindi al ripescaggio delle imprese ammesse in graduatoria ma non finanziate per esaurimento risorse, inserendo un nuovo beneficiario, che ha ricevuto un contributo di € 143.262,19 che ha attivato il servizio entro il 30 dicembre 2010.

In totale quindi i servizi attivati in seguito al primo bando 2010 sono 23, di cui 16 di trasporto intermodale e 7 tradizionale, effettuati da 13 imprese, per un totale di 1.747.922 ton. Aggiuntive per un finanziamento complessivo di € 1.920.463,19.

Pertanto, dopo la riassegnazione del contributo (DGR n.9316 del 31.08.2010) restavano disponibili, per l'anno 2010, € 1.079.537,81.

Si è quindi deciso di procedere alla pubblicazione, in settembre, del secondo bando del 2010, che prevedeva la scadenza della consegna delle domande per il 15 ottobre 2010. La risposta è stata buona, sono infatti pervenute domande da 18 imprese per complessivi 31 servizi. Il contributo complessivamente richiesto nel secondo bando è di € 3.011.864,96, rispetto alla disponibilità di € 1.079.537,81.

L'istruttoria si è conclusa in novembre con la pubblicazione della graduatoria (DGR 1800 del 22.11.2010). I servizi ammessi al finanziamento, fino ad esaurimento risorse, sono stati 12, realizzati da 7 imprese, da attivarsi entro tre mesi.

Quadro sintetico delle risorse della L.R. 15/2009 per il 2010

Risorse impegnate	primo bando	(DGR	€ 3.000.000,00
216/2010)			
Risorse relative a servizi attivati			€ 1.777.201,00
Risorse riassegnate con ripescaggio			€ 143.262,19
Risorse complessivamente impegnate			€ 1.920.463,19
Risorse assegnate con il secondo bando 2010			€ 1.079.537,81
Totale risorse assegnate I e II bando			€ 3.000.000,00

Complessivamente nei due bandi sono state presentate domande da 38 imprese, per realizzare 77 collegamenti, con la richiesta di € 6.866.011,15 per il 2010, € 7.317.776,40 per il 2011 ed € 6.583.727,67 per il 2012. Avendo la disponibilità di 3mil. di € per ciascun anno, sono state ammesse a contributo 18 imprese (17 logistiche e 1 ferroviaria), per la realizzazione di 35 servizi.

Servizi attivati

Nei giorni 28 luglio e 2 agosto 2010 sono stati effettuati, con le modalità previste dal bando, sopralluoghi di verifica presso gli stabilimenti di carico della merce sui treni di alcuni servizi che usufruiscono del contributo regionale. Sono stati verificati 12 servizi sui 21 che ci risultavano attivi (57%), effettuati da 11 imprese, rispetto alle 12 che hanno mantenuto attivi i servizi (92%).

In tutti i casi le verifiche hanno confermato l'attivazione del servizio.

I 21 servizi che sono attivi concentrano la propria origine/destinazione principalmente in tre poli regionali: il porto di Ravenna (7 servizi, pari al 33% del totale), lo scalo di Dinazzano (3 servizi, pari al 14% del totale) e l'interporto di Bologna (9 servizi, pari al 43% del totale), coerentemente con gli obiettivi regionali. Gli altri servizi sono su La Spezia.

Le linee ferroviarie percorse dai servizi che usufruiscono dei contributi, nel territorio della Regione Emilia-Romagna, fanno parte in maggioranza della rete gestita da RFI, mentre vengono percorsi anche 65,2 km della rete regionale, gestita da FER.

Se il confronto viene fatto in termini di treni*km, le percorrenze sulla rete FER assommano a 12.960 treni*km nel 2010, destinati a salire, secondo le previsioni degli operatori, a 17.088 treni*km nel 2011 ed infine a 24.048 treni*km dal 2012.

Per confronto, le percorrenze effettuate sulla rete RFI dell'Emilia-Romagna nell'anno 2010 assommano a 406.557 treni*km, pertanto le percorrenze su rete FER costituiscono, nel 2010, oltre il 3% del totale.

Per quanto riguarda le Imprese Ferroviarie che effettuano la trazione, 13 servizi (62%) sono affidati a Trenitalia; di questi, uno è sub-affidato a FER per la sola trazione, mentre un secondo servizio è affidato a FER solo nel tratto della rete regionale, fra Reggio Emilia e Dinazzano.

FER effettua la trazione di 3 servizi, mentre ulteriori 5 servizi vengono effettuati dalle Imprese NorgCargo (2), Interporto Servizi Cargo (2, con mezzi di trazione noleggiati dall'Impresa Rail Traction Company) e DB (1).

E' importante sottolineare che i chilometri percorsi fuori dal territorio regionale sono il 59%, a dimostrazione che l'incentivo che la Regione Emilia-Romagna ha attuato, ha portato benefici territorialmente molto più estesi.

Al 31 dicembre 2010 solo il 40% dei nuovi servizi ferroviari attivati grazie alla LR 15/2009 ha concluso il primo anno di attivazione (14 servizi sui 35 finanziati), gli altri servizi si sono conclusi in maggio 2011 per il primo bando (e potranno inviare la rendicontazione entro febbraio 2012) o entro il 22 febbraio 2012 per il secondo bando e renderanno successivamente.

Del 40% di cui possiamo fare un primo bilancio è interessante notare che alcuni dei nuovi servizi attivati hanno trasportato molte più tonnellate di quelle per cui è stato chiesto il finanziamento, infatti il 40% dei servizi incentivati ha trasportato 1.775.077 di tonnellate aggiuntive di cui solo 1.014.075 finanziate. Questo fa ritenere che i benefici attesi possano essere confermati dai risultati.

Criticità riscontrate nell'attuazione dei servizi

Come sopra evidenziato, 12 servizi ammessi a contributo non sono stati avviati per motivi legati soprattutto a difficoltà nel reperimento di traffici adeguati da parte degli operatori.

Inoltre alcuni dei servizi avviati non raggiungano il numero minimo di 90 treni annui, necessario per poter accedere ai contributi, in particolare i servizi da Bologna Interporto per Livorno e Falconara.

I motivi che stanno portando al mancato sviluppo di questi servizi sono legati principalmente a condizioni di mercato (per la relazione con Falconara la forte diminuzione dei traffici verso la

Grecia, a causa della grave crisi economica in atto; per la relazione con Livorno la diminuzione delle importazioni dagli USA), tuttavia ha notevole impatto anche l'incapacità, da parte di Trenitalia Cargo, di effettuare alcuni dei treni già contrattualizzati con gli operatori.

In particolare, uno dei problemi maggiormente evidenziati da tutti gli operatori è quello della disponibilità dei carri, stante la grande quantità di essi fermi per riparazioni e revisioni, eccessivamente dilazionate nel tempo. Per alcune tipologie di carri altamente specializzate, come quelli per il traffico intermodale, si arriva a percentuali di indisponibilità superiori al 40% che non consentono di effettuare tutti i treni già contrattualizzati con le imprese ferroviarie ed obbligano a dirottare una parte del traffico al trasporto su gomma.

Parallelamente al mancato sviluppo di alcune relazioni, come le già citate Bologna – Livorno e Bologna – Falconara, sono però da registrare incrementi notevoli del numero di convogli su altre relazioni, come quelle su La Spezia, anche in questo caso imputabili ad incrementi dei traffici commerciali facenti capo a tale scalo portuale.

Allo stesso modo, esistono prospettive di sviluppo per i traffici di tipo tradizionale che si svolgono all'interno della Regione, in particolare il trasporto di argilla fra Ravenna e Dinazzano ed i trasporti siderurgici fra Ravenna e l'area del Mantovano.

E' da sottolineare che il perdurare della crisi potrebbe portare pad una diminuzione delle merci da trasportare con un calo di traffico per ora difficilmente prevenibile.

Va evidenziato inoltre come il percorso dei convogli facenti parte di uno stesso servizio fra le medesime origini e destinazioni non sempre sia univoco. Alcuni servizi, in base alla disponibilità di tracce sulle diverse tratte della rete RFI, seguono istadamenti diversi a seconda del periodo e del giorno di effettuazione, cosa che può provocare differenze notevoli nel chilometraggio percorso e nel conseguente costo di vezione. Inoltre, si osserva come i servizi la cui trazione è effettuata da Trenitalia percorrano la rete RFI, anche quando ciò comporti un maggiore percorso rispetto alla rete regionale; al contrario, un servizio contrattualizzato con Trenitalia, ma la cui trazione è sub-affidata a FER, percorre la rete regionale.

Investimenti (L.R. 15/09)

Le risorse stanziare per incentivare il trasporto ferroviario delle merci sono previste dalla L.R. 15/09 "Interventi per il trasporto ferroviario delle merci", che prevede un impegno di 3 milioni di euro per 3 anni, dal 2010 al 2012, per 9 milioni di euro complessivi. Le risorse sono regionali. La quota di 3 milioni di euro per l'anno 2010 è già stata assegnata. Di seguito si riporta una tabella riepilogativa che evidenzia i servizi ferroviari e i relativi contributi assegnati.

I contributi liquidati fino ad ora ammontano ad € 1.374.409,06.

Elenco servizi ferroviari e relativi contributi assegnati per il 2010 – L.R. 15/09

Elenco servizi ferroviari e relativi contributi assegnati per il 2010						anno 1999	
Primo bando 2010							
1	Dinazzano Po Spa	Porto di Ravenna - Dinazzano	Tradizionale	306.720,00		306.720,00	
2	Italcontainer Spa	Modena - Ravenna	Intermodale marittimo	59.400,00		59.400,00	
3	Italcontainer Spa	La Spezia - Bologna Interporto	Intermodale marittimo	105.600,00		105.600,00	
4	Borsani Logistica Srl	Porto di Ravenna - Raccordo Borsani Poggio Rusco	Tradizionale	57.240,00		57.240,00	
5	Italcontainer Spa	Bologna Interporto-Falconara	Intermodale	118.800,00		118.800,00	

6	Sogemar Spa	Dinazzano - La Spezia	marittimo Intermodale marittimo	96.000,00	96.000,00
7	Sogemar Spa	La Spezia - Dinazzano	Intermodale marittimo	48.000,00	48.000,00
8	Italcontainer Spa	Genova Voltri - Bologna Interporto	Intermodale marittimo	64.800,00	64.800,00
9	Marcegaglia Spa	Ravenna - Mantova Stabilimento Gazoldo	Tradizionale	52.920,00	52.920,00
10	Trenitalia Spa	Cava Tigozzi - stabilimento Marcegaglia Ravenna	Tradizionale	69.615,00	69.615,00
11	Marcegaglia Spa	Ravenna - Casal Maggiore (CR)	Tradizionale	37.240,00	37.240,00
12	Hupac intermodal S.A	Busto Arsizio - Bologna Interporto	Intermodale terrestre	61.914,00	61.914,00
13	Italcontainer Spa	Livorno Calambrone - Bologna Interporto	Intermodale marittimo	54.000,00	54.000,00
14	Hupac intermodal S.A	Bologna Interporto- Busto Arsizio	Intermodale terrestre	26.108,00	26.108,00
15	Logtainer Srl	Rubiera - La Spezia	Intermodale marittimo	29.040,00	29.040,00
16	Logtainer Srl	Rubiera - Livorno	Intermodale marittimo	41.160,00	41.160,00
17	VTG Italia Srl	Porto Corsini - Ravenna Raffineria Sarpom di Trecate	Tradizionale	30.436,19	30.436,19
18	Gestione Servizi Interporto Srl	Bologna Interporto - Roncafort Trento	Tradizionale	120.000,00	120.000,00
19	Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft Tfur kombinierten - Guterverkehr mbH & Co Kg	Wuppertal - Piacenza	Intermodale terrestre	200.000,00	200.000,00
20	Interporti Servizi Cargo Spa	Bologna - Nola	Intermodale terrestre	121.500,00	121.500,00
21	Interporti Servizi Cargo Spa	Nola - Bologna	Intermodale terrestre	95.256,00	95.256,00
22	Metrocarga Italia Srl	Bologna Interporto- Latina Scalo	-	99.770,00	99.770,00
23	Metrocarga Italia Srl	Latina Scalo- Bologna interporto	-	24.943,00	24.943,00
TOTALE				1.920.462,00	1.920.463,19

Secondo bando 2010

1	Ignazio Messina & C. Spa	Genova Marittima - Dinazzano	Intermodale marittimo	120.402,00	120.402,00
2	Spinelli Srl	Dinazzano - La Spezia	Intermodale marittimo	122.560,00	122.560,00
3	Cepim	Castelguelfo (PR) - La Spezia	Intermodale marittimo	64.800,00	64.800,00
4	Italcontainer Spa	Bologna interporto - La Spezia Marittima	Intermodale marittimo	135.000,00	135.000,00
5	Spinelli Srl	Dinazzano - Genova	Intermodale marittimo	45.864,00	45.864,00
6	Spinelli Srl	Dinazzano - Livorno	Intermodale marittimo	27.544,00	27.544,00
7	Beneventi SRL	Minucciano (LU) - Dinazzano	Intermodale terrestre	179.150,00	179.150,00
8	Interporto Servizi Cargo SpA	Milano Srmistamento - Bologna interporto	Intermodale terrestre	88.905,60	88.905,60
9	Interporto Servizi Cargo SpA	Novara - Bologna interporto	Intermodale terrestre	88.905,60	88.905,60
10	Gab Spedizioni Trasporti internazionali	Brindisi - Villaselva (FC)	Tradizionale	70.502,40	70.502,40

11	Interporto Servizi Cargo SpA	Verona - Bologna interporto	Intermodale terrestre	70.383,60	70.383,60
12	Interporto Servizi Cargo SpA	Bologna interporto - Bari	Intermodale terrestre	66.096,00	65.520,61
		TOTALE		1.080.113,20	1.079.537,81

La tabella successiva mostra invece i contributi assegnati per singola impresa beneficiaria.

Contributi complessivamente assegnati ripartiti per impresa - L.R. 15/09 (Anno 2010)

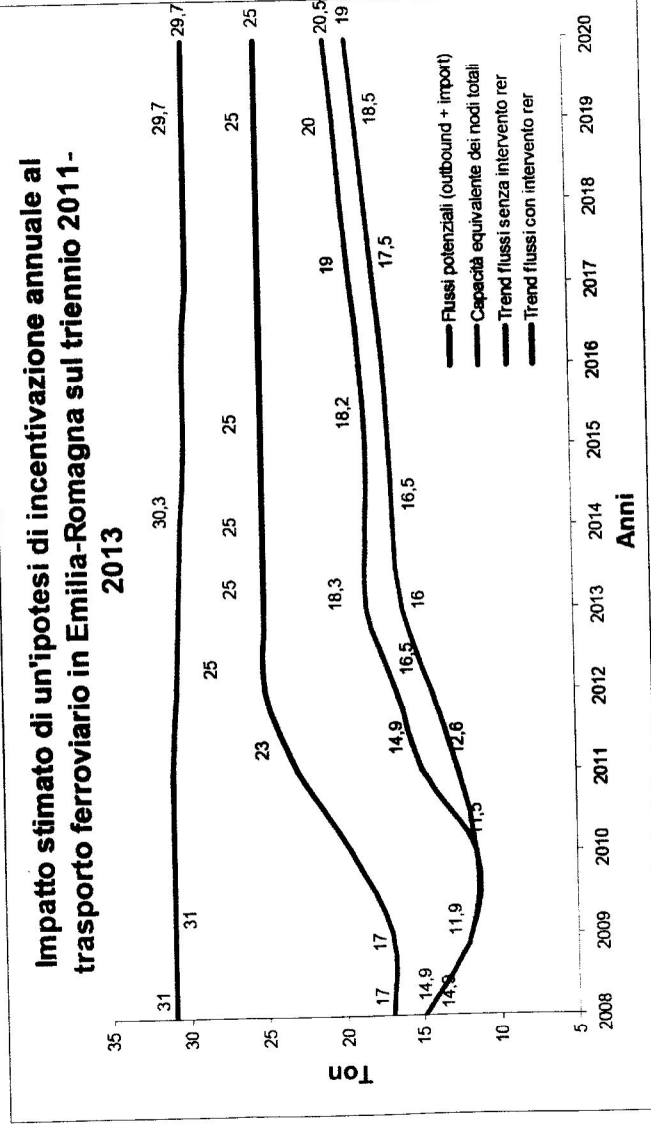
Beneventi SRL	179.150,00
Borsari Logistica Srl	57.240,00
Ce.P.I.M Spa	64.800,00
Dinazzano Po Spa	306.720,00
Gab Spedizioni Trasporti internazionali	70.502,40
Gestione Servizi Interporto Srl	120.000,00
Hupac intermodal S.A	88.022,00
Ignazio Messina & C. Spa	120.402,00
Interporti Servizi Cargo Spa	530.471,41
Italcontainer Spa	537.600,00
Kombiverkehr Deutsche Gesellschaf Tfur kombinierten - Guterverkehr mbH & Co Kg	200.000,00
Logtainer Srl	70.200,00
Marcegaglia Spa	90.160,00
Metrocargo Italia Srl	124.713,00
Sogemar Spa	144.000,00
Spinelli Srl	195.968,00
Trenitalia Spa	69.615,00
VTG Italia Srl	30.436,19

Considerazioni sui risultati

Il Beneficio atteso con l'attivazione della legge è di incrementare il traffico merci ferroviario di circa 2,3 milioni di ton all'anno (pari a 246.000 camion diesel da 28 t nei tre anni). A conclusione dell'incentivo si stima che vengano mantenuti circa 1,5 milioni di tonnellate di merci per anno.

I risultati avuti fino ad ora ci fanno ritenere che i benefici attesi possano essere confermati. Questo dipenderà molto anche dall'andamento dell'economia e delle esportazioni delle merci prodotte in regione.

Scenario 2008-2020



Fonte: stime IIL su dati ASIA, Coeweb, Stock View

In generale in tutte le Regioni vi è stata una diminuzione notevole degli impianti ferroviari merci abilitati e, conseguentemente, del traffico, in particolare nel sud Italia, sia a causa della crisi sia delle razionalizzazioni operative di RFI.

In alcune Regioni la politica di potenziamento degli impianti abilitati potrà portare entro breve a riduzioni consistenti, come in Abruzzo, dove potrebbe restare abilitato il solo terminal intermodale di Vasto-S. Salvo. Analoga situazione per la Sicilia, dove Trenitalia Cargo punta a mantenere abilitato solo lo scalo di Catania Bicocca.

In Emilia-Romagna nel corso del 2009, nell'ambito della razionalizzazione degli scali ferroviari RFI abilitati al traffico merci, sono stati disabilitati 9 scali, che non avevano più le caratteristiche per poter ospitare traffico merci né per poter ampliarsi o adeguarsi alle nuove esigenze. A fronte di queste chiusure sono stati però aperti 2 nuovi scali di cui uno già attivo (Villa Selva) e potenziati altri esistenti nell'ottica dell'aumento della massa critica e della diminuzione dei costi di gestione.

Nello scalo di Villa Selva si effettua attualmente un nuovo servizio di trasporto ferroviario che senza l'incentivazione non sarebbe stato effettuato, continuando ad andare su strada. Senza il servizio incentivato, anche lo scalo, così importante per l'area romagnola, a causa della crisi non sarebbe stato avviato.

In generale e in particolare nelle regioni del sud Italia, si è dimostrato maggiormente in calo il traffico ferroviario merci tradizionale rispetto a quello intermodale, pertanto, per analogia con queste tendenze, è ragionevole stimare che, senza l'attuazione della LR 15/2009, sarebbero venuti a mancare buona parte dei traffici tradizionali, che rappresentano il 34% del totale.