

#### **9.4.2 Interventi per il traffico ferroviario delle merci (L.R. 15/09 e L.R. 10/14)**

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 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.

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.

Sono state individuate come **beneficiarie dirette** del contributo le imprese logistiche (che organizzano il trasporto) o le imprese ferroviarie; entrambe obbligate a scontare il contributo ai caricatori e alle imprese industriali che sono i **beneficiari indiretti**.

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.

**La legge di incentivazione ha avuto lo scopo di incidere anche sul problema del traffico stradale di attraversamento**, che è rilevante in regione, vista la particolare collocazione geografica.

Complessivamente in risposta ai bandi emanati 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 e 6.583.727,67 € per il 2012. Sulla base delle disponibilità sopra evidenziate sono state **ammesse a contributo 18 imprese, per la realizzazione di 35 servizi**.

**Tabella 94**  
**Quadro sintetico delle risorse complessivamente impegnate per la L.R. 15/09**

	2010	2011	2012
Risorse primo bando	1.920.463,19	1.980.712,38	1.935.749,05
Risorse secondo bando	1.079.537,81	1.019.287,62	983.173,95
<b>Totale risorse I e II bando</b>	<b>3.000.000,00</b>	<b>3.000.000,00</b>	<b>2.918.923,00</b>

Alcuni dei servizi finanziati nel primo dei due bandi emanati non sono stati attivati o sono stati interrotti. I tre anni di contribuzione sono terminati per tutti i servizi, mentre si sta concludendo la rendicontazione dei due successivi anni, durante i quali non vengono erogati contributi. Il mantenimento dei servizi durante questo biennio, con la relativa rendicontazione, costituisce condizione per il saldo finale della parte di contributo trattenuta nel primo anno. Questo permette di monitorare l'andamento dei servizi una volta esaurito l'effetto "volano" dell'incentivo pubblico.

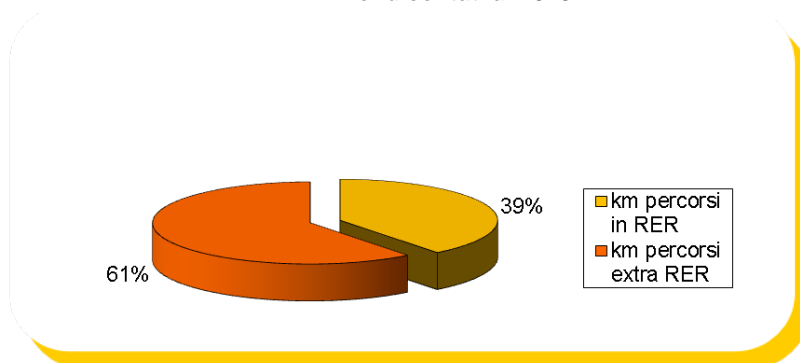
Alla fine del 2015 risultavano **attivi 20 servizi, effettuati da 11 imprese** (tutte imprese logistiche), che concentravano la propria origine/destinazione principalmente in quattro poli regionali: il porto di Ravenna (2 servizi), lo scalo di Dinazzano (8 servizi), l'interporto di Bologna (8 servizi) e il terminal di Rubiera (2 servizi). Alcuni di questi poli, toccati da un numero limitato di relazioni, sono però significativi in termini di tonnellate trasportate, anche a seguito del raggruppamento di alcune relazioni.

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, per l'accesso allo scalo di Dinazzano, vengono percorsi anche 17,8 km della rete regionale gestita da FER.

Per quanto riguarda le imprese ferroviarie che effettuano la trazione, 11 servizi (55%) sono affidati a Trenitalia Cargo, mentre i rimanenti sono ripartiti fra altre Imprese ferroviarie private o regionali. Tutti i servizi facenti capo a Dinazzano sono affidati, nel tratto fino a Reggio Emilia, a Dinazzano Po,. OceanoGate effettua la trazione di 2 servizi, mentre ulteriori 7 servizi vengono effettuati dalle imprese NordCargo (oggi DB Schenker Rail Italia (1)) e Interporto Servizi Cargo (6).

È importante sottolineare che **i chilometri percorsi fuori dal territorio regionale sono il 63%**, a dimostrazione che **l'incentivo attuato dalla Regione Emilia-Romagna ha portato benefici territorialmente molto più estesi.**

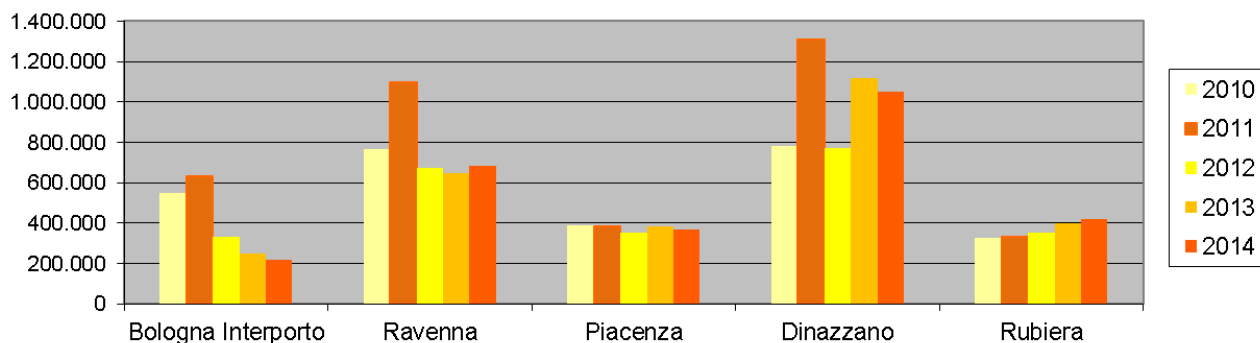
**Figura 241**  
**Chilometri percorsi entro e fuori il territorio regionale dei servizi rendicontati al 2015**



Fonte: elaborazione Regione Emilia-Romagna

Figura 242

L.R. 15/09 Tonnellate aggiuntive per nodo e per annualità di contribuzione dei servizi rendicontati al 2015  
(rendicontazione completata al 100% per gli anni 2010, 2011, 2012, all'85% per 2013 e 2014)



Fonte: elaborazione Regione Emilia-Romagna

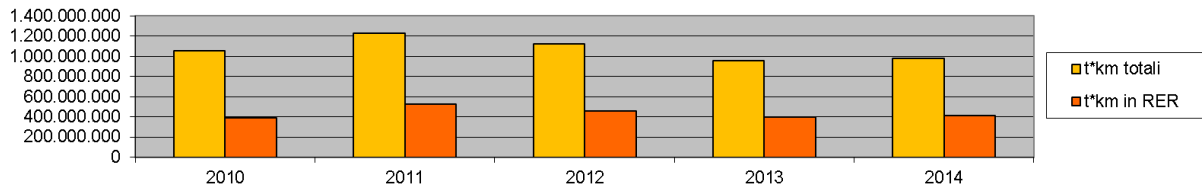
Parallelamente al mancato sviluppo di alcune relazioni sono però da registrare **incrementi notevoli del numero di convogli su altre relazioni**, come quelle su La Spezia, imputabili a incrementi dei traffici commerciali facenti capo a tale scalo portuale. Tali incrementi, molto accentuati nella seconda annualità (2011), si sono poi generalmente ridimensionati nel corso della terza (2012), per poi ritornare a salire nella quarta e quinta annualità, non coperte da contributo. L'unica eccezione è costituita dal traffico facente capo a Bologna Interporto, che continua a decrescere in modo graduale, ma costante.

A rimarcare il fatto che la "fotografia" qui tratteggiata non debba essere intesa come esaustiva dell'argomento, vi è la situazione dello scalo di Villa Selva che, dopo l'interruzione del servizio ammesso a finanziamento, avvenuta nel corso del 2012, è in breve tempo interessato dall'attivazione di un notevole numero di relazioni di trasporto intermodale terrestre (attualmente circa 12 treni a settimana), arrivando a mettere in evidenza i limiti strutturali e di capacità dell'impianto, a suo tempo realizzato in configurazione "di minima" e per il quale è stato recentemente siglato un accordo quadro fra RFI e l'Impresa Lotras, concernente gli impegni reciproci per l'incremento di traffico.

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 e i trasporti siderurgici fra Ravenna e l'area del Mantovano), i cui risultati si stanno evidenziando nel corso della rendicontazione della L.R. 10/14.

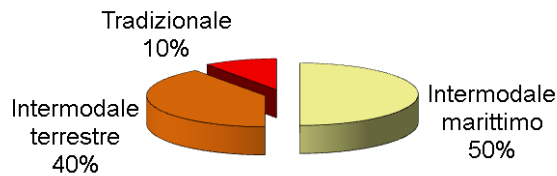
É da sottolineare che le previsioni fatte nel 2009 in merito ai risultati complessivi della L.R. 15/09 si basavano su una ripresa economica lenta ma quasi costante a partire dalla fine del 2010, mentre l'andamento è stato incerto e altalenante.

**Figura 243**  
**T\*Km dei servizi attivi rendicontati al 2015**  
 (Rendicontazione completata al 100% per gli anni 2010, 2011, 2012, all'85% per 2013 e 2014)



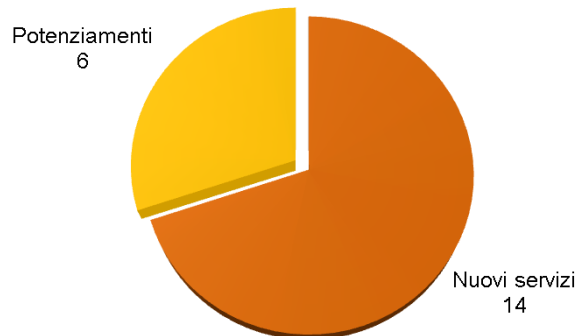
Fonte: elaborazione Regione Emilia-Romagna

**Figura 244**  
**Tipologie di traffico dei servizi rendicontati al 2015**



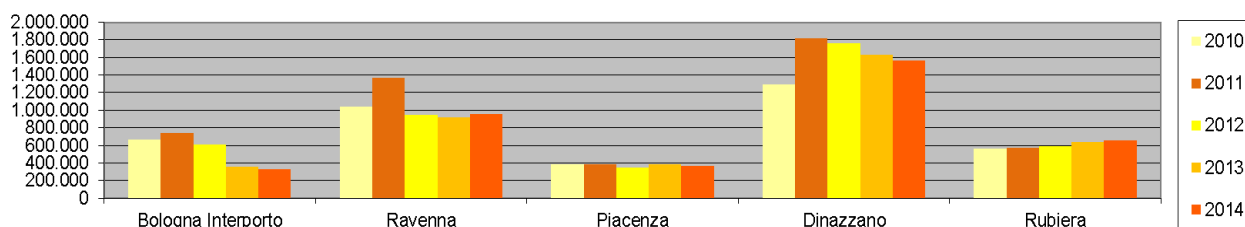
Fonte: elaborazione Regione Emilia-Romagna

**Figura 245**  
**Ripartizione tra nuovi servizi e potenziamenti di servizi. L.R.15/09 al 2015**



Fonte: elaborazione Regione Emilia-Romagna

**Figura 246**  
**Tonnellate complessive per nodo e per annualità di contribuzione servizi rendicontati al 2015**  
 (Rendicontazione completata al 100% per gli anni 2010, 2011, 2012, all/85% per 2013 e 2014)



Fonte: elaborazione Regione Emilia-Romagna

La L.R. 15/09 prevede tre annualità di contribuzione, mentre nei successivi due anni è necessario che i servizi vengano mantenuti almeno ai livelli minimi. Attualmente tutti i servizi hanno terminato il triennio (per il quale, quindi, i dati di rendicontazione sono completi) e la maggioranza ha terminato anche il biennio successivo.

Nella prima annualità di effettuazione (2010), i servizi incentivati hanno trasportato 3.750.027 t di merce, di cui 2.681.870 t aggiuntive rispetto al 2009. Di queste, 1.551.727 t hanno usufruito del contributo.

Nella seconda annualità di effettuazione (2011) i servizi incentivati hanno trasportato 4.506.904 t di merce, di cui 3.513.666 t aggiuntive rispetto al 2009, Di queste 1.663.890 t hanno usufruito del contributo.

Nella terza annualità di effettuazione (2012) i servizi incentivati hanno trasportato 3.911.548 t di merce, di cui 2.968.290 t aggiuntive rispetto al 2009, Di queste 1.949.300 t hanno usufruito del contributo.

Nella quarta e quinta annualità di effettuazione (2013 e 2014), i servizi incentivati, pur in assenza di contributo, hanno trasportato, rispettivamente, 3.297.927 t e 3.050.357 t di merce.

E' evidente l'effetto "volano" che il contributo ha avuto sui servizi che ne hanno usufruito, perché le tonnellate complessivamente trasportate sono state più che doppie rispetto a quelle coperte da contributo mentre i servizi, in linea generale, proseguono anche nel biennio successivo, con livelli di traffico prossimi a quelli registrati nel triennio con contribuzione.

**I risultati avuti fino ad ora fanno ritenere che i benefici attesi, nonostante l'inevitabile leggera flessione dovuta al perdurare della crisi economica, possano essere confermati anche in seguito.**