



SERVIZIO SEGRETERIA E AFFARI GENERALI DELLA GIUNTA.
AFFARI GENERALI DELLA PRESIDENZA. PARI OPPORTUNITÀ
IL RESPONSABILE
SONIA CIOFFI

REGIONE EMILIA-ROMAGNA: GIUNTA

PG.2014. 0008893
del 15/01/2014

OGGETTO 4 9 90

Al Direttore Generale
dell'Assemblea Legislativa



OGGETTO: Iscrizione argomenti all'o.d.g. dell'Assemblea Legislativa

Si richiede l'iscrizione all'ordine del giorno dell'Assemblea Legislativa del seguente argomento:

Deliberazione di Giunta Regionale n. 4 del 7 gennaio 2014

PROGETTO DI LEGGE REGIONALE: INTERVENTI PER IL TRASPORTO FERROVIARIO E FLUVIOMARITTIMO DELLE MERCI. ABROGAZIONE DELLA LEGGE REGIONALE 4 NOVEMBRE 2009, N. 15 (INTERVENTI PER IL TRASPORTO FERROVIARIO DELLE MERCI).

Si fa presente che la deliberazione è stata dovutamente notificata alla Commissione Europea in data 13 gennaio 2014.

La succitata deliberazione è disponibile sul portale della Intranet regionale Internos attraverso i successivi link Atti e leggi ed Atti amministrativi.

Distinti saluti.

Il Responsabile del Servizio
Dott.ssa Sonia Cioffi

GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA ROMAGNA

Questo giorno martedì 07 del mese di gennaio
dell' anno 2014 si è riunita nella residenza di via Aldo Moro, 52 BOLOGNA
la Giunta regionale con l'intervento dei Signori:

1) Saliera Simonetta	Vicepresidente
2) Bianchi Patrizio	Assessore
3) Bortolazzi Donatella	Assessore
4) Gazzolo Paola	Assessore
5) Marzocchi Teresa	Assessore
6) Melucci Maurizio	Assessore
7) Mezzetti Massimo	Assessore
8) Muzzarelli Gian Carlo	Assessore
9) Peri Alfredo	Assessore
10) Rabboni Tiberio	Assessore

Presiede la Vicepresidente Saliera Simonetta
attesa l'assenza del Presidente

Funge da Segretario l'Assessore Muzzarelli Gian Carlo

Oggetto: PROGETTO DI LEGGE REGIONALE: INTERVENTI PER IL TRASPORTO FERROVIARIO E
FLUVIOMARITTIMO DELLE MERCI. ABROGAZIONE DELLA LEGGE REGIONALE 4 NOVEMBRE 2009, N.
15 (INTERVENTI PER IL TRASPORTO FERROVIARIO DELLE MERCI).

Cod.documento GPG/2013/2172

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Assemblea Legislativa

Servizio Segreteria Assembleia Legislativa

Oggetto n. 4990

Prot. n. del 15/01/2014

Comm. ass.re refer. III Comm

Comm. ass.re consult. VI Comm

IL RESPONSABILE

A. Volpi

Num. Reg. Proposta: GPG/2013/2172

LA GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Premesso che:

- con Legge Regionale 4 novembre 2009, n. 15 recante "Interventi per il traffico ferroviario delle merci" la Regione, ha attivato interventi nel settore del trasporto delle merci in coerenza con gli obiettivi della programmazione nazionale e regionale, al fine di riequilibrare il sistema del trasporto del merci sviluppando il settore ferroviario, sia intermodale che tradizionale, per ridurre il numero di mezzi pesanti in circolazione sulla strada e produrre beneficio per l'inquinamento, la congestione e la sicurezza del traffico;
- la stessa legge contenendo un regime di aiuti finalizzati ad incentivare la crescita del trasporto merci ferroviario è stata oggetto notifica all'Unione Europea ed ha ottenuto il parere favorevole circa la compatibilità della misura con normativa comunitaria in materia di concorrenza (Aiuto di Stato 483/2009 C(2009)7136);
- l'incentivazione di nuovi traffici, su relazioni già esistenti e su nuove relazioni, in attuazione della citata legge, ha stimolato e realizzato, secondo le attese, la crescita del trasporto ferroviario contrastandone il forte calo prodotto dalla crisi economica evitando una sua ulteriore erosione ed il collasso dell'intera filiera intermodale;

Evidenziato che la LR 15/2009 all'art 10 "Clausola valutativa" prevede sia il controllo annuale dell'Assemblea Legislativa sull'attuazione della stessa legge valutandone i risultati ottenuti, sia la decisione da parte della stessa Assemblea, in occasione della discussione della clausola valutativa del terzo anno, di sospendere per il triennio successivo il finanziamento;

Dato atto che:

- le competenti strutture della Giunta e dell'Assemblea regionale, negli anni 2012 e 2013 hanno fattivamente collaborato alla realizzazione del monitoraggio previsto dalla citata norma relativa alla clausola valutativa come risulta dalle relazioni predisposte dalla Giunta e dai verbali della Commissione Consigliare III (Territorio, Ambiente e Mobilità) e della Commissione VI (Statuto e Regolamento) in seduta congiunta, nn.7 e 13 del 12 aprile 2012 e n. 12 del 26 giugno 2013;
- che per ogni anno di finanziamento sono stati evidenziati i risultati ed i benefici derivanti dall'incentivazione che, per il secondo e terzo anno, sono in parte costituiti da una stima, non essendo ancora conclusa la rendicontazione delle attività oggetto di contributo;
- che in particolare i benefici ambientali, calcolati confrontando le emissioni generate dalle tonnellate incentivate e trasportate su ferrovia e dalle emissioni generate dalle stesse tonnellate come se fossero state trasportate su gomma, sono stati considerevoli in quanto:
 - il trasporto delle merci su ferrovia anziché su gomma, nel primo anno ha consentito un risparmio di circa il 75% dell'energia primaria corrispondente a circa 190 GWh (consumo di circa 70.000 famiglie in un anno) ;
 - in un anno di attuazione della legge 15/2009, a fronte di un incentivo rendicontato pari a 1,5 milioni di Euro, il risparmio conseguito , in termini di bolletta energetica, è superiore ai 32 milioni di euro;
 - in un anno, la diversione modale ha evitato emissioni di più di 44.000 tonnellate di CO2 equivalente, corrispondenti a quelle emesse da circa 1.000 mezzi pesanti, diesel, Euro 3 che percorrano 300 km al giorno per un anno. Lo stesso beneficio vale per tutti gli inquinanti;
 - dalle esternalità calcolate, come proposto dalla Commissione Europea (call 2011 di Marco Polo II), risulta che i benefici economici superano la significativa cifra di 11,6 milioni di Euro, a fronte di un incentivo versato di 1,5 milioni di Euro.

Dato atto inoltre che, in occasione della discussione relativa all'ultimo anno di contribuzione ed a

seguito della stessa, la Commissione Consiliare III -Territorio, Ambiente e Mobilità - dando atto del parere favorevole della Commissione VI, con proprio parere (prot. N. 27597 del del 27/06/2013)^o ha invitato la Giunta ad adoperarsi per reperire le risorse necessarie a continuare anche per i prossimi anni gli interventi previsti dalla L.R. n.15/2009 con l'obiettivo di incentivare la crescita del trasporto ferroviario delle merci mediante la realizzazione di servizi aggiuntivi che consentano da un lato una riduzione dell'inquinamento ambientale e dall'altro l'incremento della sicurezza della circolazione;

Premesso altresì che:

- il Libro Bianco dei trasporti richiede la rimozione degli ostacoli che impediscono un utilizzo più diffuso della navigazione interna e la creazione di azioni volte a promuovere questo tipo di mobilità alternativa delle merci;
- tali ostacoli sono spesso di natura economica e pertanto al fine di riequilibrare il sistema di trasporto delle merci, sviluppando anche il trasporto fluviale e fluviomarittimo, si può tentare di compensare la differenza dei costi esterni del trasporto su strada a vantaggio degli utenti finali mediante l'incentivazione di tale modalità di trasporto.

Considerato che gli obiettivi della politica comunitaria nel settore dei trasporti sono rivolti in particolare a proteggere l'ambiente, assicurare l'approvvigionamento energetico, tutelare l'occupazione e la sicurezza, diminuire gli incidenti stradali, favorire l'innovazione, incrementare la co-modalità tra i vari mezzi di trasporto nel rispetto delle condizioni di concorrenza regolata.

Ritenuto

- indispensabile rinnovare, come richiesto, l'incentivazione dell'utilizzo del trasporto ferroviario per la mobilità delle merci, tramite la compensazione dei costi esterni in base alle regole comunitarie, consentendo così significative riduzioni di fenomeni di congestione stradale e di inquinamento ambientale, oltre che incrementi di efficienza e di sicurezza della circolazione delle merci;

- di incentivare con il presente intervento normativo anche il trasporto fluviomarittimo in quanto l'incentivo che si propone può fungere da volano per l'utilizzo di questa modalità di trasporto, attualmente non presente in Regione, nonostante i massicci interventi volti a rendere navigabili le principali vie di navigazione interna;
- che pertanto è opportuno, in occasione del rifinanziamento degli incentivi già previsti dalla citata L.R.15/ 2009, promuovere anche il trasporto fluviale e procedere all'approvazione di una nuova legge che oltre ad incentivare ulteriormente il trasporto ferroviario, sia volta all'incremento anche di tale tipologia di trasporto.

Ricordato che gli obiettivi specifici, della legge che si propone, in continuità con la L.R 15/2009 sono:

- stimolare la crescita, cioè incentivare i traffici aggiuntivi rispetto all'anno precedente, cioè nuovi treni su nuovi tragitti e nuovi treni 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 che sono penalizzati da colli di bottiglia o 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;
- incentivare l'utilizzo dei porti interni regionali e dell'uso del trasporto via fiume.

Richiamate le seguenti proprie deliberazioni, esecutive ai sensi di legge:

- n. 1057 del 24 luglio 2006, concernente "Prima fase di riordino delle strutture organizzative della Giunta regionale. Indirizzi in merito alle modalità di integrazione interdirezionale e di gestione delle funzioni trasversali" e s.m.;

- n. 1663 del 27 novembre 2006 concernente "Modifiche all'assetto delle Direzioni Generali della Giunta e del Gabinetto del Presidente" e s.m.i.;
- n. 2416 del 29 dicembre 2008 concernente "Indirizzi in ordine alle relazioni organizzative e funzionali tra le Strutture e sull'esercizio delle funzioni dirigenziali. Adempimenti conseguenti alla delibera 999/2008. Adeguamento e aggiornamento della delibera 450/2007." e s.m.;
- n. 2060 del 20 dicembre 2010 concernente "Rinnovo incarichi ai Direttori Generali della Giunta regionale in scadenza al 31/12/2010";
- n. 1222 del 4 agosto 2011 concernente "Approvazione degli atti di conferimento degli incarichi di livello dirigenziale (decorrenza 1.8.2011)".

Dato atto del parere allegato;

Su proposta dell'Assessore alla Programmazione territoriale, urbanistica. Reti di infrastrutture materiali e immateriali. Mobilità, logistica e trasporti;

A voti unanimi e palesi

d e l i b e r a

- 1) di approvare il progetto di legge "Interventi per trasporto ferroviario e fluvio-marittimo delle merci. Abrogazione della legge regionale 4 novembre 2009, n. 15 (Interventi per il trasporto ferroviario delle merci)", composto di n. 11 articoli (Allegato B) e la relazione allo stesso (Allegato A) che fanno parte integrante del presente provvedimento;
- 2) di approvare l'Allegato C contenente lo "schema di bando attuativo della L. R. xxx "interventi per trasporto ferroviario e fluvio-marittimo delle merci. Abrogazione della legge regionale 4 novembre 2009, n. 15 (Interventi per il trasporto ferroviario delle merci)". Termini e modalità per la concessione e l'assegnazione dei contributi" che verrà perfezionato e approvato con atto successivo;
- 3) di notificare alla Commissione Europea il contenuto del presente atto deliberativo, limitatamente alla parte relativa al contributo per trasporto ferroviario, in ottemperanza a quanto previsto dalle regole comunitarie

vigenti in materia di Aiuti;

- 4) di dare atto che la misura del contributo da concedere nel settore fluviale è determinata nel rispetto del limite dell'importo del massimale generale "de minimis" previsto dal Reg CE 1998/2006;
- 5) di presentare, ad avvenuta notifica, il suddetto progetto di legge all'Assemblea Legislativa regionale, chiedendone l'approvazione ai sensi degli articoli 49 e seguenti dello Statuto regionale;
- 6) di trasmettere altresì per conoscenza all'Assemblea legislativa l'allegato C contenente: **" SCHEMA DI BANDO ATTUATIVO DELLA L. R. xxx "INTERVENTI PER TRASPORTO FERROVIARIO E FLUVIOMARITTIMO DELLE MERCI. ABROGAZIONE DELLA LEGGE REGIONALE 4 NOVEMBRE 2009, N. 15 (INTERVENTI PER IL TRASPORTO FERROVIARIO DELLE MERCI)". TERMINI E MODALITA' PER L'ASSEGNAZIONE E LA CONCESSIONE DEI CONTRIBUTI"**

RELAZIONE

Il presente progetto di legge trae fondamento dalla L.R. 4 novembre 2009 n.15 "Interventi per il trasporto ferroviario delle merci" - che prevedeva per il triennio 2010/2012 il finanziamento di interventi volti a perseguire la crescita del trasporto ferroviario delle merci mediante la realizzazione di servizi aggiuntivi che consentano da un lato una riduzione dell'inquinamento ambientale e dall'altro l'incremento della sicurezza della circolazione - e dall'invito che la Commissione Consigliare III (Territorio, Ambiente e Mobilità), con parere prot.27597 del 27/06/2013, ha fatto alla Giunta affinché si adoperasse per reperire le risorse necessarie a continuare anche per i prossimi anni gli interventi previsti dalla stessa L.R. 15/2009.

Il presente progetto, ad integrazione delle previsioni della LR 15/2009, introduce, tra gli interventi oggetto di contribuzione, quelli realizzati mediante il trasporto fluviale/fluviomarittimo, prevedendo per questi ultimi, il limite dell'importo del massimale generale "de minimis" previsto dal Reg CE 1998.

PRESENTAZIONE SINTETICA DELL'ARTICOLATO

L'articolato ripropone in gran parte il testo della L.R. 4 novembre 2009 n.15 "Interventi per il trasporto ferroviario delle merci", con le modifiche necessarie all'introduzione di:

- a) una nuova modalità di trasporto oggetto di contribuzione, forme di semplificazione del testo normativo,
- b) un nuovo valore massimo di contribuzione per ogni anno di contribuzione.

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, per un incremento della sicurezza stradale oltre che per compensare la differenza dei costi esterni del trasporto su strada a vantaggio degli utenti finali.

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 e quelle escluse.

Nell'articolo **4** sono descritti i possibili beneficiari del contributo, mentre 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 anche agli obiettivi regionali.

Nell'articolo **6** sono individuati i servizi ferroviari e fluviali/fluviomarittimi che possono beneficiare del contributo, cosa si intende per servizio aggiuntivo e qual è la distanza massima e il tonnellaggio finanziabile, con riferimento alla diversa tipologia di trasporto. Inoltre sono indicati come prioritari nell'assegnazione del contributo, i servizi aventi durata pluriennale al fine di incentivare le varie imprese ad offrire servizi duraturi. La misura del contributo da moltiplicare per tonnellata e chilometro è stata calcolata sulla base della compensazione dei costi esterni prodotti dal trasporto stradale, rispetto a quello su ferrovia e su acqua, adeguandoci ai calcoli della più recente versione del Programma europeo Marco Polo, dedotto del 50% circa. Nei limiti delle risorse messe a disposizione da parte della regione viene definita la misura massima del contributo annuo che per ogni servizio non può superare 150.000 euro. 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. Lo stesso articolo stabilisce la ripartizione percentuale delle risorse disponibili, in 90% e 10% rispettivamente per trasporto ferroviario e fluviale/fluviomarittimo. Per quest'ultimo è previsto il rispetto del "regime de minimis" previsto dal Reg CE 1998.

Nell'articolo **7** 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. Collegato a tale ultimo fine è anche l'obbligo imposto all'art. 6, per ogni servizio ferroviario aggiuntivo, di essere mantenuto nei due anni successivi al periodo di contribuzione.

Negli articoli **8 e 9** è prevista rispettivamente la copertura finanziaria legata alle leggi annuali di bilancio e l'attribuzione all'Assemblea legislativa del controllo annuale sull'attuazione della legge e la valutazione dei risultati ottenuti.

Gli **10 e 11** prevedono da un lato l'abrogazione della L.R. 4 novembre 2009 n.15 "Interventi per il trasporto ferroviario delle merci", in quanto superata dalla presente proposta, ma mantenendone contestualmente in vita gli effetti per quanto riguarda diritti ed obblighi dei beneficiari dei contributi per i due anni successivi all'ottenimento del beneficio economico e dall'altro il subordine dell'attuazione della legge alla decisione favorevole della Commissione Europea.

RAGIONI A SOSTEGNO DELL'ATTIVAZIONE DELLA MISURA DI INCENTIVAZIONE AL TRASPORTO FERROVIARIO MERCI

La Regione, con questa nuova legge regionale 'Interventi per il trasporto ferroviario, fluviale e fluviomarittimo delle merci', intende continuare a trasferire quote di traffico di trasporto merci dalla modalità stradale alla modalità ferroviaria nonché, per la prima volta, anche a quella fluviale\fluviomarittima. Le ragioni a sostegno delle misure di incentivazione e le condizioni del contesto, sono le seguenti. Il perdurare della crisi economica sta portando a una diminuzione delle merci da trasportare e alla crescente difficoltà di riuscire a fare treni completi. Lo scenario futuro indica una riduzione dell'intensità della crisi, ma il protrarsi della sua durata. I suoi effetti negativi saranno infatti più duraturi di quanto inizialmente previsto. Il quadro congiunturale è stato inoltre aggravato dagli effetti del terremoto avvenuto del maggio 2012, che ha colpito duramente le attività economiche di quattro province ed in particolare le aree tra le più orientate al commercio estero, come il distretto del bio-medicale della zona di Mirandola. Le stime economiche del 2009, che furono alla base delle previsioni per l'approvazione della L.R. 4 novembre 2009, n. 15 "Interventi per il traffico ferroviario delle merci", si basavano sulla previsione di una ripresa economica lenta, ma quasi costante, a partire dalla fine del 2010. Il perdurare della crisi, invece, sta portando a una diminuzione delle merci da trasportare soprattutto per il traffico di tipo tradizionale, con destinazione nazionale ed alcuni servizi di questa tipologia, a causa della crisi, non hanno raggiunto il numero minimo di treni previsti dalla norma stessa come

soglia minima per ottenere il contributo. Altri servizi, quali quelli vocati all'export, invece hanno trasportato molte più tonnellate di quelle previste, ma anche questi ultimi non si possono definire stabilizzati.

Inoltre, la crisi economica sta determinando 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 agevolare anche il contrasto di questi fenomeni.

Va inoltre evidenziato che il pieno recupero del traffico ferroviario merci è molto difficile una volta cessato o diminuito e l'aiuto previsto dalla legge serve anche a non disperdere il bagaglio d'intermodalità conquistato nella nostra Regione da imprese e operatori; Per quanto riguarda l'attuale quadro di riferimento economico e territoriale relativo al trasporto e agli impianti ferroviari merci nella Regione Emilia-Romagna, sono da sottolineare i seguenti punti:

- la chiusura degli scali merci improduttivi avviato da RFI su tutto il territorio nazionale, insieme al calo delle merci da trasportare, 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;
- l'assetto infrastrutturale regionale al servizio delle merci è in via di completamento con il potenziamento e l'attivazione di alcuni nodi più strutturati e meglio localizzati. La capacità equivalente totale, espressa in tonnellate movimentabili sta aumentando e sarà, a regime, intorno ai 25 milioni di tonnellate all'anno, mentre nel 2009 era di 17 milioni di tonnellate all'anno; inoltre alcuni terminal sono snodi in grado di intercettare flussi potenziali attualmente sottostimati;

Nel 2007 la quota di traffico ferroviario con O/D in regione aveva superato i 15 milioni di tonnellate, per poi calare, nel 2009 a meno di 12 milioni. Dal 2010 si è registrata una parziale inversione di tendenza, anche a causa dei benefici indotti dalla L.R. n.15/09, che ha permesso una consistente diversione modale. Per il 2011 e per il 2012 il traffico ferroviario merci nella regione Emilia-Romagna è rimasto costante a circa 13 milioni e

mezzo di tonnellate, mentre in Italia nel 2012 il traffico ferroviario merci ha avuto un calo di - 5,6%. E' importante pertanto continuare a stimolare l'attivazione di servizi ferroviari per consolidare e stabilizzare i risultati fino ad ora ottenuti.

Infine anche per quanto riguarda gli aspetti ambientali la L.R. n. 15/09 ha raggiunto ottimi risultati che si ritiene opportuno continuare a sostenere. Trasportare le merci su ferrovia ha consentito, solo nel 2010, un risparmio di circa il 75% dell'energia primaria. Ciò significa che se le stesse merci fossero state trasportate su gomma avrebbero consumato quattro volte di più, a parità di tonnellate movimentate. In termini quantitativi tali risparmi di energia primaria ammontano a quasi 190 GWh, pari al consumo di circa 70.000 famiglie in un anno. Grazie alla diversione modale sono state evitate emissioni pari a più di 44.000 tonnellate di CO2 equivalente, che corrisponderebbero a quelle emesse da circa 1.000 mezzi pesanti, diesel, Euro 3 che avrebbero percorso 300 km al giorno per un anno. Lo stesso vale per tutti gli inquinanti.

L'importo degli aiuti effettivamente concesso dalla L.R. n.15/2009 'Interventi per il traffico ferroviario delle merci', (che completerà il proprio percorso nel 2014 - 2015) è stato, in termini economici, inferiore a quanto previsto e autorizzato dalla decisione del 2009 (Aiuto di Stato 483/2009 C(2009)7136) con un risparmio stimato di 2.600.000 € sui 9.000.000 di € previsti. Sebbene la quantità di tonnellate trasportate 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 compromesso a causa della crisi economica.

CARATTERISTICHE DELL'INCENTIVAZIONE AL TRASPORTO FERROVIARIO MERCI

La presente legge nella parte relativa al trasporto ferroviario merci rappresenta gli elementi principali dell'incentivazione di cui alla precedente L.R. 15/2009, e consiste in un nuovo regime di aiuti, in parte in parallelo a quello della precedente legge che sta completando il proprio percorso, pur non sovrapponendosi ad essa.

Il focus dell'intervento rispecchia gli obiettivi prioritari dell'Unione europea e le caratteristiche del trasporto merci

ferroviario regionale ed è caratterizzato dai seguenti obiettivi specifici:

- stimolare la crescita e incentivare esclusivamente i traffici aggiuntivi rispetto al periodo più prossimo che sarà indicato nel bando per l'assegnazione dei contributi (ipotizzabile nel 2012-2013), cioè nuovi treni su nuovi tragitti o su tragitti esistenti. Non saranno rifinanziati i servizi già finanziati con la L.R.15/2009 . Il puro effetto spostamento da un impianto all'altro non è considerato traffico aggiuntivo;
- 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;
- incentivare traffici di treni completi in quanto modello più funzionale alla costruzione di un traffico sostenibile. E' stata eliminata l'esclusione esplicita dell'incentivo al traffico diffuso, infatti il traffico ferroviario diffuso in Italia è ormai consentito solo in pochissimi scali e di fatto non avviene più "a carro singolo", ma solo riunendo, presso gli interporti/centri merci gruppi di carri in treni completi, permettendo di efficientare il servizio. In considerazione di questo, si è ritenuto conveniente non limitare l'accesso ai contributi ai soli trasporti a treno completo, ma ammettere anche questo tipo di traffico diffuso. Non vi è alcun rischio di incentivare traffico "non efficientato", perché di fatto il traffico "non ferroviabile" già ora non usa più il vettore ferroviario. L'inserimento di una soglia minima di tonnellate da trasportare (20.000) garantirà che non vengano chiesti incentivi per il trasporto di carri singoli;

Le caratteristiche e le modalità dell'incentivazione per il trasporto ferroviario sono le seguenti:

- sono beneficiari diretti del contributo, le imprese logistiche (secondo la definizione elaborata dalla Commissione con Direttiva 92/106/CEE del Consiglio dd. 7.12.1992 e successive modificazioni) e le imprese ferroviarie anche in forma consorziata o cooperativa, regolarmente costituite e aventi sede legale in uno degli Stati membri dell'UE. L'incentivo non è destinato in particolare alle imprese ferroviarie in quanto per esse prevede la riduzione dell'incentivo del 30%. E' importante sottolineare che le imprese finanziate con la L.R. n.15/2009 sono tutte logistiche. Le imprese ferroviarie che hanno effettuato la trazione, su incarico delle imprese logistiche, sono 7 diverse imprese;
- i beneficiari indiretti sono gli utenti finali del trasporto, cioè i caricatori e le imprese, in quanto l'operatore beneficiario diretto sarà indotto a scontare il contributo dallo schema tariffario. Inoltre, gli operatori della filiera della logistica ferroviaria beneficiano dei maggiori volumi di traffico generati "dall'effetto incentivo".
- l'intervento regionale complessivo potrà essere compreso tra 800.000 e 1.000.000 di €. Nell'ipotesi di 800.000 euro all'anno per tre anni (2010-2011-2012), per complessivi 2 mil e 400mila € e tenendo conto che il 90% è destinato al trasporto ferroviario, per quest'ultimo saranno previsti 720.000 € all'anno per 3 anni (2.160.000€);
- 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 si è abbassata perchè è stato calcolato sulla base della compensazione dei costi esterni come calcolati dall'ultima versione del progetto Marco Polo, che ha abbassato le cifre, dedotto del 50% circa.

Il requisito del numero minimo di treni è stato modificato rispetto alla L.n.15/09 (dove era 2 treni a settimana per 45 settimane/anno) in quanto, alla luce dell'esperienza si è constatato che, oltre ad essere una

soglia abbastanza alta, il modo previsto era difficile da effettuare da parte delle imprese. Infatti, oltre ad una naturale variabilità stagionale, legata sia alla stagionalità della merce, sia a dinamiche "nazionali" (esempio: ad agosto la capacità industriale/produttiva è ridotta), vi è una notevole irregolarità nell'effettuazione di molti dei servizi secondo il tipo di merce, per cui è risultato più significativo fare riferimento, anziché alla frequenza settimanale, al quantitativo minimo annuo di treni. Si è ritenuto inoltre ragionevole abbassare la soglia dei treni/anno anche in considerazione del fatto che il periodo di riferimento utilizzato nella L. n.15/2009 era individuato in 6 mesi, mentre in questo caso sarà di un anno intero.

Si è ritenuto inoltre opportuno semplificare le modalità di quantificazione ed erogazione dei contributi, eliminando la differenziazione fra i diversi anni di contributo e stabilendo un valore costante (0.8 cent. di €/tonkm) applicabile al calcolo del contributo nei tre anni. La soglia del valore massimo di contributo erogabile per Impresa, è pari a € 150.000 annui. La cifra, inferiore rispetto al precedente regime di contribuzione, è stata stabilita in considerazione della disponibilità complessiva annua ed allo scopo di permettere una migliore suddivisione dei contributi fra più partecipanti.

IMPATTO STIMATO DELL'INCENTIVO

I benefici ambientali attesi consistono nella diversione modale, ovvero nel togliere dalle strade della Regione, nell'arco di tre anni, circa 80.300 veicoli pesanti diesel da 28 ton., tutto ciò anche in linea con l'esigenza dell'Emilia Romagna di ridurre in maniera significativa il livello di inquinamento dell'aria e andando a implementare gli effetti che potranno scaturire dalle azioni degli Accordi sulla Qualità dell'Aria.

RAGIONI A SOSTEGNO DELL'ATTIVAZIONE DELLA MISURA DI INCENTIVAZIONE AL TRASPORTO FLUVIOMARITTIMO

La nuova legge di incentivazione proposta prevede altresì l'incentivazione al trasporto fluviale e fluviomarittimo, la cui misura viene determinata nel rispetto del limite dell'importo del massimale generale "de minimis" previsto dal Reg CE 1998/2006 e pertanto per essa non è richiesta la notifica.

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 nuova proposta di 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.

In questi ultimi 15 anni lo Stato Italiano e le regioni Emilia Romagna, Veneto e Lombardia hanno investito molte risorse per ammodernare il sistema idroviario padano veneto al fine di adeguarlo alla classe Va CEMT per poterlo poi inserire nelle reti Ten-T, inserimento che è avvenuto nel nuovo regolamento sulle reti TEN-T recentemente approvato dal Parlamento Europeo, dove il sistema idroviario padano veneto è stato compreso nel Core Network delle vie di navigazione interna europee. In particolare sono stati investiti complessivamente 610 Mln € di contributi pubblici per il suddetto potenziamento e adeguamento, ma nonostante questo il traffico fluviale, che aveva visto un lieve incremento nel 2010-2011, è nuovamente in calo riportandosi a valori prossimi a quelli del 2009 dove era stato toccato il minimo trasportato.

Si ritiene perciò che l'incentivo possa fungere da volano per l'utilizzo di questa modalità di trasporto, attualmente non presente in regione.

CARATTERISTICHE DELL'INCENTIVAZIONE AL TRASPORTO FLUVIALE E FLUVIOMARITTIMO MERCI

La presente legge nella parte relativa al trasporto fluviale e fluviomarittimo rappresenta una novità per il panorama italiano e costituisce nelle intenzioni un tentativo di coprire il gap ancora esistente tra i costi di esercizio della modalità di trasporto via acqua, rispetto a quella su gomma, dovuto allo start up.

Il focus dell'intervento rispecchia gli obiettivi prioritari dell'Unione europea e le caratteristiche del trasporto merci regionale ed è caratterizzato dai seguenti obiettivi specifici:

- stimolare la crescita e incentivare i traffici aggiuntivi rispetto al periodo più prossimo che sarà indicato nel bando per l'assegnazione dei contributi (ipotizzabile nel

2012-2013), cioè nuovi convogli fluviali o fluviomarittimi su nuovi tragitti o su tragitti esistenti;

- incentivare i collegamenti di corto e medio raggio che hanno come origine e/o destinazione un porto regionale, cioè collegamenti intraregionali e interregionali con regioni confinanti;
- incentivare sia il traffico fluviale o fluviomarittimo mediante compensazione della differenza dei costi esterni del trasporto su strada a vantaggio degli utenti finali;
- concorrere a decongestionare la viabilità della nostra regione anche da trasporti eccezionali in peso e dimensioni che possono essere causa di un deterioramento più rapido delle infrastrutture stradali, di rallentamenti alla circolazione e ulteriore causa di pericolo;
- incentivare traffici di ritorno per le imbarcazioni, per massimizzare i benefici.

Si deve anche tenere conto che l'attuale quadro di riferimento economico e territoriale relativo al trasporto fluviale e fluviomarittimo delle merci nella Regione Emilia-Romagna, si può sintetizzare come di seguito:

- Il trasporto merci sul fiume ha mantenuto una certa vivacità fino agli anni '70, calando poi progressivamente poichè l'efficienza e l'economicità (se non si tiene conto dei costi collettivi ed esterni) del trasporto su gomma hanno indotto molti imprenditori ad abbandonare questo sistema di trasporto modale;
- Le merci attualmente trasportate sono merci povere: vi è una grande prevalenza degli inerti, delle argille e delle sabbie, una significativa presenza di prodotti chimici e scarti di lavorazione, nonché di gas combustibile, e una minima presenza di componenti (trasporti speciali) e rinfuse secche;
- i volumi di traffico merci movimentati via fiume dai nodi della Regione sono attualmente nulli;
- la crisi economica ha ulteriormente accentuato la concorrenza della modalità stradale e sta producendo un'ulteriore emorragia di traffico dalla modalità idroviaria verso la modalità stradale, che incrementa la congestione e l'inquinamento atmosferico;
- l'assetto infrastrutturale regionale al servizio del sistema idroviario ha visto la Regione impegnata in prima

linea nel potenziamento e nell'adeguamento alla classe Va CEMT della rete idroviaria esistente con un investimento complessivo di circa 610 Mln €.

Le caratteristiche e le modalità dell'incentivazione per il trasporto fluviale e fluviomarittimo sono le seguenti:

- sono beneficiari diretti del contributo le Imprese logistiche e le Imprese armatrici, anche in forma consorziata o cooperativa, che operino nel territorio regionale e aventi sede legale in uno degli Stati membri della UEE;
- i beneficiari indiretti sono gli utenti finali del trasporto, cioè i caricatori e le imprese, in quanto l'operatore beneficiario diretto sarà indotto a scontare il contributo dallo schema tariffario. Inoltre, gli operatori della filiera della logistica fluviale e fluviomarittimo beneficiano dei maggiori volumi di traffico generati "dall'effetto incentivo".
- l'intervento regionale complessivo potrà essere compreso tra 800.000 e 1.000.000 di €. Nell'ipotesi di 800.000 euro all'anno per tre anni (2010-2011-2012), per complessivi 2 mil e 400mila € e tenendo conto che il 10% è destinato al trasporto fluviale e fluviomarittimo, per quest'ultimo saranno previsti 80.000 € all'anno per 3 anni (240.000€);
- l'incentivo è sulla base della quantità di merce caricata o scaricata nei porti di Boretto, Ferrara, Porto Garibaldi e Ravenna;
- l'aiuto è stabilito in 1,5 euro a tonnellata e in 2.500 euro per ogni viaggio relativo ad un trasporto eccezionale. Per ottenere l'incentivo occorre caricare/scaricare almeno 10.000 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 si è abbassata perchè è stato calcolato sulla base della compensazione dei costi esterni come calcolati dall'ultima versione del progetto Marco Polo, che ha abbassato le cifre, dedotto del 50% circa.

IMPATTO STIMATO DELL'INCENTIVO

I benefici ambientali attesi consistono nella diversione modale, ovvero nel togliere dalle strade della Regione, nell'arco di tre anni, circa 3.500 veicoli pesanti diesel da 28 ton., tutto ciò anche in linea con l'esigenza dell'Emilia

Romagna di ridurre in maniera significativa il livello di inquinamento dell'aria e andando a implementare gli effetti che potranno scaturire dalle azioni degli Accordi sulla Qualità dell'Aria.

INTERVENTI PER IL TRASPORTO FERROVIARIO E FLUVIOMARITTIMO DELLE MERCI. ABROGAZIONE DELLA LEGGE REGIONALE 4 NOVEMBRE 2009, N. 15 (INTERVENTI PER IL TRASPORTO FERROVIARIO DELLE MERCI).

INDICE

- Art. 1 - Finalità*
- Art. 2 - Definizioni*
- Art. 3 - Oggetto degli interventi*
- Art. 4 - Destinatari dei contributi*
- Art. 5 - Durata e modalità della contribuzione*
- Art. 6 - Caratteristiche dei servizi incentivati e misura dei contributi*
- Art. 7 - Divieto di cumulo contributivo*
- Art. 8 - Copertura finanziaria*
- Art. 9 - Clausola valutativa*
- Art.10 - Abrogazioni*
- Art.11 - Disposizione finale*

Articolo 1
Finalità

1. La Regione Emilia-Romagna, con la presente legge, si propone di attivare interventi nel settore del trasporto delle merci in coerenza con gli obiettivi indicati dalla programmazione nazionale e regionale, con le seguenti finalità:

- a) riequilibrare il sistema di trasporto delle merci sviluppando il trasporto ferroviario, sia intermodale che tradizionale, e il trasporto fluviale e fluviomarittimo mediante compensazione della differenza dei costi esterni del trasporto su strada a vantaggio degli utenti finali;
- b) ridurre l'inquinamento ambientale e incrementare la sicurezza della circolazione.

Articolo 2
Definizioni

1. Ai fini della presente legge si applicano le seguenti definizioni:

- a) per trasporto ferroviario intermodale si intende il trasporto di merci che utilizza più modalità in una sola operazione di spedizione, caricando unità di contenimento intermodali (container, semirimorchio, cassa mobile) per il servizio di trasporto ferroviario mono o pluricliente acquisito dall'impresa logistica o dall'impresa

ferroviaria;

- b) per trasporto ferroviario tradizionale si intende il trasporto di merci che si avvale dell'utilizzo di carri tradizionali per il servizio di trasporto ferroviario, mono o pluricliente, acquisito dall'impresa logistica o dall'impresa ferroviaria;
- c) per autostrada viaggiante si intende il trasporto su ferrovia di veicoli stradali completi, motrice e semirimorchio con conducente, mediante carri ferroviari;
- d) per trasporto fluviale o fluviomarittimo si intende il trasporto di merci che si avvale di convogli (spintore con chiatte o rimorchiatore con chiatte) o motonavi per il servizio di trasporto via acqua acquisito dall'impresa logistica o dall'impresa armatrice di unità nautiche;
- e) per trasporto eccezionale si intende il trasporto fluviale di pezzi unici e indivisibili in condizioni di eccezionalità di cui all'art. 10, commi 1, 2 e 3 del D.Lgs. 30 aprile 1992 n. 285 (Nuovo codice della strada);
- f) per impresa logistica si intende qualsiasi impresa che gestisce in conto proprio o per conto di terzi il trasporto multimodale oppure ferroviario tradizionale o intermodale (marittimo o terrestre) oppure fluviale o fluviomarittimo, disponendo in via esclusiva di mezzi per almeno una di tali modalità, organizzando pacchetti completi di trasporto ed acquisendo i servizi logistici necessari;
- g) per impresa armatrice si intende qualsiasi impresa che assume l'esercizio di unità nautiche iscritte nei registri delle navi e dei galleggianti tenuti dagli Ispettorati di porto o Enti equivalenti;
- h) per servizio aggiuntivo di trasporto ferroviario si intende la realizzazione di nuovi servizi di trasporto ferroviario su nuovi tragitti o di nuovi servizi di trasporto ferroviario su tragitti esistenti, rispetto al periodo di riferimento indicato nel bando;
- i) per servizio aggiuntivo di trasporto fluviale o fluviomarittimo si intende la realizzazione di nuovi servizi di trasporto sul sistema idroviario padano-veneto che interessi almeno uno dei porti di Boretto, Ferrara, Porto Garibaldi e Ravenna, rispetto al periodo di riferimento indicato nel bando;
- j) per costi esterni del traffico merci su strada si intendono i costi specifici dovuti all'inquinamento

acustico, agli inquinanti atmosferici, oltre a quelli connessi agli incidenti, al costo dell'infrastruttura e alla congestione.

Articolo 3

Oggetto degli interventi

1. Per i fini indicati all'articolo 1 la Regione concede contributi per la realizzazione dei seguenti servizi di trasporto:

- a) servizi di trasporto ferroviario intermodale;
- b) servizi di trasporto ferroviario tradizionale;
- c) servizi di trasporto fluviale e fluviomarittimo.

2. Non possono essere concessi contributi relativi all'autostrada viaggiante ed ai trasporti fluviali di materiali inerti estratti dall'alveo e dalle golene del fiume Po e dai suoi affluenti.

Articolo 4

Destinatari dei contributi

1. Sono destinatarie dei contributi le Imprese logistiche, le Imprese ferroviarie e le Imprese armatrici, anche in forma consorziata o cooperativa, aventi sede legale in uno degli Stati membri della Unione Europea.

Articolo 5

Durata e modalità della contribuzione

1. I contributi di cui alla presente legge possono essere concessi per un massimo di tre anni dalla sua entrata in vigore.

2. La domanda di contributo deve essere corredata, oltre che dalla dichiarazione di cui all'art. 7 comma 2, da una relazione descrittiva dell'iniziativa e deve indicare, oltre agli elementi individuati dalla Giunta regionale ai sensi del comma 3, le caratteristiche dei servizi e la previsione della spesa.

3. La Giunta regionale disciplina, con atto da adottare entro tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge e da pubblicare sul sito della Regione Emilia-Romagna e nel Bollettino Ufficiale della Regione, i termini e le modalità per la presentazione delle domande di finanziamento, gli elementi della relazione descrittiva a corredo della domanda, i criteri e le priorità per la valutazione delle domande, i termini e le modalità per l'erogazione e la liquidazione dei contributi.

4. La Regione, per l'esame delle domande, si potrà avvalere di un nucleo tecnico di valutazione.

Articolo 6

Caratteristiche dei servizi incentivati e misura dei contributi

1. Sono ammissibili a contributo:

- a) ogni servizio ferroviario aggiuntivo rispetto a quelli effettuati nel periodo di riferimento indicato nel bando, avente origine e destinazione, ovvero origine o destinazione, presso un nodo ferroviario ubicato nel territorio della Regione Emilia-Romagna. Il servizio ferroviario aggiuntivo deve essere costituito almeno da trenta treni all'anno, oppure trasportare almeno ventimila tonnellate all'anno e deve essere mantenuto attivo, almeno ai volumi minimi, nei due anni successivi al termine dei contributi;
- b) ogni servizio fluviale o fluviomarittimo aggiuntivo rispetto a quelli effettuati nel periodo di riferimento indicato nel bando, avente origine e destinazione, ovvero origine o destinazione, in almeno uno dei porti di Boretto, Ferrara, Porto Garibaldi e Ravenna. Il servizio fluviale o fluviomarittimo aggiuntivo deve trasportare almeno 10.000 tonnellate all'anno;
- c) ogni viaggio relativo ad un trasporto eccezionale fluviale o fluviomarittimo.

2. I contributi sono calcolati:

- a) per i servizi ferroviari, su base chilometrica fino ad un massimo di 120 chilometri, anche se il tragitto è di lunghezza superiore. L'entità del contributo è stabilita in 0,8 centesimi di euro per tonnellata al chilometro. Il contributo è ridotto di una percentuale pari al 30 per cento, nel caso in cui il beneficiario sia un'Impresa ferroviaria;
- b) per i servizi fluviali o fluviomarittimi sulla base della quantità di merce caricata o scaricata nei porti di Boretto, Ferrara, Porto Garibaldi e Ravenna. L'entità del contributo è stabilita in 1,5 euro a tonnellata e in 2.500 euro per ogni viaggio relativo ad un trasporto eccezionale.

3. La misura del contributo concesso nel settore fluviale viene determinata nel rispetto del limite dell'importo del massimale generale "de minimis" previsto dal Reg CE 1998/2006.

4. Per ciascun servizio aggiuntivo può essere concesso il contributo per la durata minima di un anno e fino ad un massimo di tre anni. Le richieste di contributi per servizi aggiuntivi triennali hanno priorità nell'assegnazione del contributo.

5. I contributi sono a fondo perduto e sono commisurati in modo da ridurre i costi del trasporto su ferrovia e su acqua di un valore pari ai maggiori costi esterni del trasporto su modalità stradale.

6. L'importo massimo del contributo annuale che può essere concesso ad ogni Impresa beneficiaria è pari a 150.000 euro.

7. La ripartizione delle risorse disponibili avviene nella misura percentuale del 90 per cento per il trasporto ferroviario e del 10 per cento per il trasporto fluviale o fluviomarittimo. Eventuali risorse residue afferenti alla graduatoria relativa ad una delle modalità di trasporto potranno essere utilizzate per l'incentivazione dei servizi, ammessi a contributo ed inseriti in graduatoria, da effettuarsi con l'altra modalità.

Articolo 7

Divieto di cumulo contributivo

1. I contributi concessi in base all'articolo 6 non sono cumulabili con quelli eventualmente concessi in base ad altre normative.

2. La richiesta di contributo deve contenere una dichiarazione attestante che sul medesimo chilometraggio, sulle medesime tonnellate o sul medesimo carico non sono stati richiesti, né ottenuti, altri finanziamenti pubblici.

Articolo 8

Copertura finanziaria

1. Agli oneri derivanti dall'attuazione della presente legge, la Regione fa fronte con l'istituzione di apposite unità previsionali di base e relativi capitoli nel bilancio regionale, che verranno dotati della necessaria disponibilità in sede di approvazione della legge annuale di bilancio, a norma di quanto disposto dall'articolo 37, comma 1 della legge regionale 15 novembre 2001, n. 40 (Ordinamento contabile della Regione Emilia-Romagna, abrogazione delle leggi regionali 6 luglio 1977, n. 31 e 27 marzo 1972, n. 4).

Articolo 9

Clausola valutativa

1. L'Assemblea legislativa esercita il controllo

sull'attuazione della presente legge e valuta i risultati ottenuti nel promuovere il trasporto ferroviario e fluviale delle merci. A tal fine, con cadenza annuale, la Giunta regionale presenta alla Commissione assembleare competente una relazione sui seguenti aspetti:

- a) quanti servizi di trasporto ferroviario e fluviale/fluviomarittimo aggiuntivi sono stati realizzati, su quali tragitti e qual è stato l'incremento di merci trasportate grazie agli interventi previsti dalla legge;
- b) la tipologia dei beneficiari dei contributi, le risorse stanziare ed il grado di copertura dell'intervento;
- c) eventuali criticità riscontrate nell'attuazione della legge.

2. Le competenti strutture dell'Assemblea e della Giunta si raccordano per la migliore realizzazione del monitoraggio di cui al presente articolo. In occasione della discussione della clausola valutativa dal terzo anno l'Assemblea legislativa può decidere di sospendere il finanziamento per il triennio successivo.

Articolo 10

Abrogazioni

1. E' abrogata la legge regionale 4 novembre 2009 n. 15 (Interventi per il trasporto ferroviario delle merci) la quale continua a trovare applicazione relativamente ai diritti ed obblighi dei beneficiari dei contributi concessi.

Articolo 11

Disposizione finale

1. Agli aiuti previsti dalla presente legge è data attuazione a partire dalla data di pubblicazione nel Bollettino Ufficiale della decisione favorevole della Commissione Europea.

SCHEMA DI BANDO ATTUATIVO DELLA L. R. xxx “INTERVENTI PER TRASPORTO FERROVIARIO E FLUVIOMARITTIMO DELLE MERCI. ABROGAZIONE DELLA LEGGE REGIONALE 4 NOVEMBRE 2009, N. 15 (INTERVENTI PER IL TRASPORTO FERROVIARIO DELLE MERCI)”. TERMINI E MODALITA’ PER L’ASSEGNAZIONE E LA CONCESSIONE DEI CONTRIBUTI

Indice

1. Finalità
2. Definizioni
3. Requisiti soggettivi
 - 3.1 *Adempimenti rispetto alla normativa di settore*
 - 3.2 *Regime di aiuto*
4. Servizi ammissibili
 - 4.1 *Requisiti dei servizi aggiuntivi ammissibili*
 - 4.2 *Durata, elegibilità e avvio dei servizi aggiuntivi*
5. Calcolo ed entità del contributo
6. Presentazione delle domande
 - 6.1 *Domanda*
 - 6.2 *Allegati alla domanda*
 - 6.3 *Termini di presentazione della domanda*
 - 6.4 *Veridicità delle dichiarazioni*
7. Valutazione delle domande e assegnazione dei contributi
8. Criteri di priorità per l’attribuzione del punteggio e la composizione della graduatoria
9. Obblighi dei beneficiari
10. Modalità di erogazione del contributo
 - 10.1 *Liquidazione del contributo annuale*
 - 10.2 *Liquidazione a saldo (solo servizi ferroviari)*
11. Controllo, decadenza e revoca del contributo
 - 11.1 *Decadenza e revoca del contributo*
 - 11.2 *Controlli e verifiche*
12. Monitoraggio
13. Informazioni sul procedimento amministrativo e tutela della privacy
14. Informazioni
15. Elenco allegati

1. Finalità

Il presente bando dà attuazione alla legge regionale n. xxx a sostegno del trasporto ferroviario e fluviale/fluviomarittimo delle merci, in coerenza con gli obiettivi indicati dalla programmazione nazionale e regionale, con le seguenti finalità:

- a) riequilibrare il sistema di trasporto delle merci sviluppando il trasporto ferroviario, sia intermodale che tradizionale, e il trasporto fluviale e fluviomarittimo mediante compensazione della differenza dei costi esterni del trasporto su strada a vantaggio degli utenti finali;
- b) ridurre l'inquinamento ambientale e incrementare la sicurezza della circolazione.

2. Definizioni

Ai sensi dell'art. 2 della legge regionale xxx "Interventi per trasporto ferroviario e fluviomarittimo delle merci", ai fini del presente provvedimento si applicano le seguenti definizioni:

- a) per trasporto ferroviario intermodale si intende il trasporto di merci che utilizza più modalità in una sola operazione di spedizione, caricando unità di contenimento intermodali (container, semirimorchio, cassa mobile) per il servizio di trasporto ferroviario mono o pluricliente acquisito dall'impresa logistica o dall'impresa ferroviaria;
- b) per trasporto ferroviario tradizionale si intende il trasporto di merci che si avvale dell'utilizzo di carri tradizionali per il servizio di trasporto ferroviario, mono o pluricliente, acquisito dall'impresa logistica o dall'impresa ferroviaria;
- c) per autostrada viaggiante si intende il trasporto su ferrovia di veicoli stradali completi, motrice e semirimorchio con conducente, mediante carri ferroviari;
- d) per trasporto fluviale o fluviomarittimo si intende il trasporto di merci che si avvale di convogli (spintore con chiatte o rimorchiatore con chiatte) o motonavi per il servizio di trasporto via acqua acquisito dall'impresa logistica o dall'impresa armatrice di unità nautiche;
- e) per trasporto eccezionale si intende il trasporto fluviale di pezzi unici e indivisibili in condizioni di eccezionalità di cui all'art. 10, commi 1, 2 e 3 del D.Lgs. 30 aprile 1992 n. 285 (Nuovo codice della strada);
- f) per impresa logistica si intende qualsiasi impresa che gestisce in conto proprio o per conto di terzi il trasporto multimodale oppure ferroviario tradizionale o intermodale (marittimo o terrestre) oppure fluviale o fluviomarittimo, disponendo in via esclusiva di mezzi per almeno una di tali modalità, organizzando pacchetti completi di trasporto ed acquisendo i servizi logistici necessari;
- g) per impresa armatrice si intende qualsiasi impresa che assume l'esercizio di unità nautiche iscritte nei registri delle navi e dei galleggianti tenuti dagli Ispettorati di porto o Enti equivalenti;
- h) per servizio aggiuntivo di trasporto ferroviario si intende la realizzazione di nuovi servizi di trasporto ferroviario su nuovi tragitti e di nuovi servizi di trasporto ferroviario su tragitti esistenti, rispetto al periodo di riferimento indicato nel bando;
- i) per servizio aggiuntivo di trasporto fluviale o fluviomarittimo si intende la realizzazione di nuovi servizi di trasporto sul sistema idroviario padano-veneto che interessi almeno uno dei porti di Boretto, Ferrara, Porto Garibaldi e Ravenna, rispetto al periodo di riferimento indicato nel bando;
- l) per costi esterni del traffico merci su strada si intendono i costi specifici dovuti all'inquinamento acustico, agli inquinanti atmosferici, oltre a quelli connessi agli incidenti, al costo dell'infrastruttura e alla congestione;

Ai fini del presente Bando si intendono:

- 1) per servizio: il trasporto di merci fra un'origine ed una destinazione univocamente individuate;
- 2) per scalo merci: un terminale operativo (impianto, terminal, nodo logistico) ubicato sul territorio regionale, dotato di infrastruttura ferroviaria e stradale ed attrezzato per la gestione operativa dei traffici ferroviari, eventualmente intermodali;
- 3) per trasporto ferroviario a treno completo: il trasporto effettuato mediante treni dedicati, su richiesta di un singolo cliente in base a parametri tecnici predefiniti di orario, frequenza, capacità e lunghezza massima;
- 4) per trasporto ferroviario diffuso: il trasporto effettuato mediante carri isolati o gruppi di carri tra gli impianti ferroviari abilitati.

3. Requisiti soggettivi

3.1 *Adempimenti rispetto alla normativa di settore*

Possono essere ammesse a contributo solo le Imprese che svolgono il trasporto ferroviario e le Imprese armatrici, singolarmente, in consorzio o cooperativa, aventi sede legale in uno degli Stati membri dell'Unione Europea.

Sono escluse dai contributi le associazioni temporanee di imprese in quanto non perseguono la finalità di incidere in maniera strutturale sul traffico merci.

Alla data di presentazione della domanda tutte le imprese singole e i consorzi o le cooperative, debbono possedere i seguenti requisiti:

- essere regolarmente costituite ed iscritte nel registro delle imprese presso la CCIAA o ente equivalente competente per territorio entro la data di presentazione della domanda;
- essere attive, non essere in stato di liquidazione o di fallimento e non essere state soggette a procedure di fallimento o di concordato preventivo nel quinquennio precedente la data di presentazione della domanda;
- non presentare le caratteristiche di impresa in difficoltà ai sensi del punto 10 della Comunicazione della Commissione "Orientamenti Comunitari sugli Aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà" (2004/C 244/02);
- possedere una situazione di regolarità contributiva per quanto riguarda la correttezza nei pagamenti e negli adempimenti previdenziali, assistenziali ed assicurativi nei confronti di INPS e INAIL o ente equivalente nel territorio del proprio Stato;
- solo per le imprese non iscritte all'INPS e/o all'INAIL in quanto non obbligate in base alla normativa vigente oppure per le imprese non aventi stabile organizzazione sul territorio italiano, possedere una situazione previdenziale e assicurativa regolare in base alla normativa vigente;
- rispettare le norme dell'ordinamento giuridico italiano in materia di prevenzione degli infortuni sui luoghi di lavoro e delle malattie professionali, della sicurezza sui luoghi di lavoro, dei contratti collettivi di lavoro e delle normative relative alla tutela ambientale;
- non essere destinatarie di un ordine di recupero pendente a seguito di una decisione della Commissione Europea che dichiara l'aiuto ricevuto illegale ed incompatibile con il mercato comune.

La Regione provvederà direttamente all'acquisizione d'ufficio dall'INPS o dall'INAIL del Documento Unico di Regolarità Contributiva (DURC) dell'impresa.

Nel caso in cui il DURC dell'impresa non risulti regolare, la domanda di contributo sarà esclusa.

Le imprese non iscritte all'INPS e/o all'INAIL in quanto non obbligate in base alla normativa vigente e le imprese non avente stabile organizzazione sul territorio italiano, devono dichiarare nel

modulo di domanda, sotto forma di dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà ai sensi degli articoli 46 e 47 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, sotto la propria responsabilità, di possedere una situazione previdenziale ed assicurativa regolare. Quanto dichiarato nella domanda comporta le conseguenze, anche penali, prescritte nel suddetto decreto in caso di dichiarazioni mendaci.

La Regione provvederà d'ufficio all'acquisizione telematica della visura camerale o documento equivalente contenente i dati relativi all'iscrizione dell'impresa richiedente al Registro delle imprese presso la CCIAA o ente equivalente competente per territorio.

A tal proposito si precisa che:

- a) sarà verificata dalla Regione la regolarità e la coerenza delle informazioni comunicate dall'impresa rispetto ai dati contenuti nella visura camerale acquisita d'ufficio;
- b) nel caso in cui la posizione dell'impresa non risulti regolare:
 - 1) nel caso di irregolarità ritenute sanabili, la Regione assegnerà all'impresa un termine congruo (di norma 20 giorni) per regolarizzare la propria posizione. In caso di mancata regolarizzazione, la domanda di contributo sarà esclusa;
 - 2) nel caso di irregolarità ritenute non sanabili (esempio: Cancellazione dell'impresa dal registro imprese - Avvio di procedure concorsuali - Scioglimento e liquidazione volontaria dell'impresa, ecc...), la domanda di contributo sarà esclusa.

Nel caso di imprese in consorzio o cooperativa, il requisito contenuto all'art. 2 lettera f): "disponendo in via esclusiva di mezzi per almeno una di tali modalità" s'intende assolto anche nel caso in cui la disponibilità dei mezzi sia in capo ad un'impresa facente parte della compagine societaria.

I requisiti di ammissibilità indicati nella presente sezione del bando, devono essere posseduti alla data di presentazione della domanda. La mancanza o l'inosservanza di taluno dei requisiti di ammissibilità indicati nella presente sezione, comporta l'esclusione della domanda.

Ogni modifica o variazione riguardante i requisiti di ammissibilità indicati nella presente sezione del bando, intervenuta dopo la presentazione della domanda o a seguito della concessione del contributo, deve essere tempestivamente comunicata alla Regione per le necessarie verifiche e valutazioni. A seguito delle proprie verifiche e valutazioni, la Regione potrà revocare, in tutto o in parte, i contributi concessi e contestualmente procedere al recupero delle somme eventualmente già erogate.

3.2 *Regime di aiuto*

Il contributo alle imprese armatrici per i servizi fluviali/fluviomarittimi di cui al presente bando viene concesso secondo quanto stabilito nel Regolamento CE della Commissione del 15 dicembre 2006, n. 1998 relativo all'applicazione degli articoli 87 e 88 del Trattato Ce agli aiuti di importanza minore "de minimis" entrato in vigore a partire dal 1° gennaio 2007.

A tal proposito si precisa che l'importo complessivo degli aiuti "de minimis" che il legale rappresentante dell'impresa richiedente deve dichiarare utilizzando la modulistica allegata (Allegato xxx) non deve superare il massimale di € 200.000,00, su un periodo di tre esercizi finanziari (l'esercizio finanziario entro il quale il contributo viene concesso e i due esercizi finanziari precedenti).

4. Servizi ammissibili

4.1 *Requisiti dei servizi aggiuntivi ammissibili*

E' ammessa a contribuzione la realizzazione di servizi di trasporto ferroviario intermodale o tradizionale e servizi di trasporto fluviale o fluviomarittimo con le seguenti caratteristiche:

- Ogni servizio ferroviario deve essere aggiuntivo rispetto a quelli effettuati nel periodo di riferimento indicato al successivo punto 4.2 (compresi quelli per i quali è stato richiesto contributo a norma della L.R. 15/2009) ed avere origine e destinazione, ovvero origine o destinazione, presso uno scalo merci ubicato nel territorio della Regione Emilia-Romagna, pertanto deve comportare un aumento complessivo delle tonnellate trasportate e/o del numero di treni effettuati.

I servizi ferroviari aggiuntivi dovranno essere costituiti da almeno 30 treni all'anno oppure dovranno trasportare almeno 20.000 tonnellate di merce all'anno.

Per il raggiungimento della soglia minima di 30 treni l'anno, può essere conteggiato anche il treno di ritorno a vuoto.

E' ammesso il contributo per il trasporto di Unità di Trasporto Intermodale (UTI) vuote, funzionali al ritorno dei contenitori, esclusivamente sulla base del peso delle stesse e di un numero di chilometri pari a quelli percorsi nel tragitto di andata; non è invece ammesso il contributo per i chilometri percorsi da treni di ritorno con carri tradizionali vuoti.

I treni la cui massa lorda eccede le 1.300 tonnellate possono, ai fini del raggiungimento del numero minimo di 30 treni all'anno, essere considerati come due treni.

- Ogni servizio fluviale o fluviomarittimo deve essere aggiuntivo rispetto a quelli effettuati nel periodo di riferimento indicato al successivo punto 4.2 ed avere origine e destinazione, ovvero origine o destinazione, in almeno uno dei porti di Boretto, Ferrara, Porto Garibaldi e Ravenna.

Ogni servizio per il quale si richiede il contributo deve essere aggiuntivo rispetto ai servizi fluviali o fluviomarittimi già effettuati e comportare, rispetto ad essi, un aumento complessivo delle tonnellate di merce trasportate.

I servizi fluviali o fluviomarittimi aggiuntivi dovranno trasportare almeno 10.000 tonnellate di merce all'anno.

Non sono ammessi al contributo regionale i servizi ferroviari di autostrada viaggiante e i trasporti fluviali di materiali inerti estratti dall'alveo e dalle golene del fiume Po e dai suoi affluenti.

Ai fini del computo dei servizi aggiuntivi per l'erogazione del contributo sono considerati i servizi effettuati e non quelli programmati.

Non sono considerati servizi aggiuntivi:

- lo spostamento di traffico da un impianto ad un altro;
- il travaso di traffico tra impianti;
- lo scambio di traffici già operati in precedenza tra proponenti.

4.2 Durata, elegibilità e avvio dei servizi aggiuntivi

Sono considerate aggiuntivi i servizi addizionali rispetto a quelli effettuati dal 01/01/2012 al 31/12/2012.

Per ciascun servizio aggiuntivo può essere chiesto il contributo per la durata minima di un anno fino ad un massimo di 3 anni.

L'annualità di contribuzione di ciascuno dei servizi incentivati decorre nel giorno di avvio del servizio stesso e termina dopo un anno, l'annualità di contribuzione è quindi definita in modo indipendente per ciascun servizio.

L'effettivo avvio di ciascun servizio ammesso a contributo deve avvenire entro xxx mesi dalla pubblicazione della graduatoria ed, entro tali termini, deve essere dimostrato mediante l'invio della documentazione prevista nel successivo art. 9, pena la revoca del contributo assegnato.

I servizi ammessi a contribuzione dovranno essere mantenuti attivi per i 2 anni successivi la conclusione del periodo di incentivazione, almeno nel rispetto dei requisiti minimi previsti al punto 4.1 del presente bando.

5 Calcolo ed entità del contributo

Per i servizi ferroviari, il contributo da erogare per ciascun servizio ammissibile è calcolato in base alla quantità di merci trasportate ed alla distanza del trasporto, fino ad un massimo di 120 chilometri del tragitto complessivo anche se percorsi in parte al di fuori del territorio regionale. Nel caso il tragitto del servizio sia inferiore a 120 chilometri, il contributo è quantificato in base ai chilometri di rete ferroviaria effettivamente percorsi.

L'entità del contributo è stabilita nella misura di 0.8 centesimi di euro per tonnellata per chilometro.

Se il beneficiario è un'impresa ferroviaria, la contribuzione sopra calcolata è ridotta di una percentuale pari al 30%.

L'importo massimo del contributo annuale che può essere concesso ad ogni impresa beneficiaria, per tutti i servizi ammissibili, è pari a 150.000 euro.

I contributi calcolati sui chilometri di tragitto (fino ad un massimo di 120 km) dei servizi ammessi in graduatoria, non sono cumulabili con quelli eventualmente concessi in base ad altre normative e la cui quantificazione sia calcolata in modo non proporzionale ai chilometri percorsi (ad es. contributo per UTI).

Non costituisce cumulo la presenza di altri contributi pubblici per i chilometri restanti del tragitto.

Per i servizi fluviali o fluviomarittimi, il contributo da erogare per ciascun servizio ammissibile è calcolato sulla base della quantità di merci trasportate.

L'entità del contributo è stabilita in 1,5 euro a tonnellata o, in alternativa, in 2.500 euro per ogni viaggio relativo ad un trasporto eccezionale, come definito all'art. 2, punto e) del presente bando.

I contributi concessi per le tonnellate di merce caricata o scaricata nei porti di Boretto, Ferrara, Porto Garibaldi e Ravenna o per ogni trasporto eccezionale, non sono cumulabili con quelli eventualmente concessi in base ad altre normative.

6. Presentazione delle domande

6.1 Domanda

Le imprese interessate devono presentare domanda utilizzando il modulo allegato al presente bando (Allegato 1).

La domanda, soggetta ad imposta di bollo a norma del DPR 642/1972 e ss. mm. e int. e pertanto corredata di marca da bollo di € 16,00, dovrà essere sottoscritta dal legale rappresentante dell'impresa proponente.

Per domande inviate tramite posta elettronica certificata, il pagamento dell'Imposta di bollo (€ 16,00) deve essere effettuato obbligatoriamente con versamento tramite modello F23, allegando la dichiarazione, sottoscritta dal legale rappresentante, di pagamento virtuale dell'imposta di bollo e copia del modello F23 allegato 6, indicando come codice tributo 456T.

L'impresa richiedente deve conservare una copia cartacea della domanda di contributo inviata alla Regione, insieme al modello F23 in originale.

Per i soggetti non aventi stabile organizzazione sul territorio italiano, ai fini dell'assoggettamento all'imposta di bollo dovrà essere allegata una dichiarazione, sottoscritta dal legale rappresentante, di pagamento virtuale dell'imposta di bollo pari a € 16,00 allegando alla domanda copia del modello F23 allegato 6, indicando come codice tributo 456T.

Qualora dalla verifica della Regione Emilia-Romagna dovesse risultare il mancato pagamento dell'Imposta di Bollo ai sensi del DPR 642/1972, la domanda sarà dichiarata inammissibile.

I soggetti esenti dall'apposizione della marca da bollo dovranno indicare la normativa che prevede l'esenzione (tale adempimento sostituisce l'applicazione della marca da bollo sulla domanda).

Nella domanda dovrà essere dichiarato che:

- a) L'Impresa rispetta i requisiti soggettivi previsti all'art. 3 del presente bando
- b) I servizi per i quali si richiede il contributo rispettano i requisiti previsti agli artt. 4 e 5 del presente bando.

Inoltre la domanda deve contenere il nominativo di un referente unico dell'Impresa richiedente, con i relativi riferimenti, comprensivi di indirizzo posta elettronica certificata, che verrà utilizzato per le comunicazioni e l'invio di documentazione, in ottemperanza a quanto previsto nel Decreto Legislativo 7 marzo 2005, n. 82, Codice dell'amministrazione digitale e ss. mm.

6.2 Allegati alla domanda

Alla domanda dovranno essere allegati i seguenti documenti:

- a) relazione descrittiva che deve comprendere:
 - 1) per ciascun servizio aggiuntivo la descrizione sintetica delle caratteristiche del servizio che si intende realizzare, quali: percorso, origine e destinazione, modalità del trasporto (fluviale, fluviomarittimo, ferroviario intermodale terrestre, ferroviario intermodale marittimo, ferroviario tradizionale), tipologia della merce, tipologia dei mezzi utilizzati (per il ferroviario: numero medio dei carri e delle UTI, massa lorda media dei treni, lunghezza del percorso, chilometri all'interno dei confini regionali, chilometri finanziabili, programma di esercizio presunto se disponibile, per il fluviale –fluviomarittimo: imbarcazioni utilizzate, tragitto percorso, altri eventuali porti intermedi con operazioni di carico scarico, periodicità prevista, durata del servizio, compilando a questo fine la tabella allegata (Allegato 2);
 - 2) l'ammontare del contributo richiesto per ciascun servizio aggiuntivo e il contributo complessivo richiesto per tutti i servizi aggiuntivi, suddivisi annualmente;
 - 3) per i servizi di trasporto ferroviario la provenienza e l'importo di tutti gli eventuali ulteriori finanziamenti pubblici, di cui ciascun servizio usufruisce sui chilometri ulteriori rispetto a quelli per i quali si richiede il contributo;
- b) dichiarazione attestante che sui chilometri di tragitto/tonnellate di merce caricata o scaricata nei porti di Boretto, Ferrara, Porto Garibaldi e Ravenna o per ogni trasporto eccezionale in base ai quali è calcolato il contributo, non sono stati richiesti, né ottenuti, né si richiederanno per i due anni successivi, altri finanziamenti pubblici.
- c) gli estremi della licenza ministeriale per il trasporto ferroviario, nel caso di impresa ferroviaria, singola o in consorzio;
- d) l'iscrizione all'Albo dell'autotrasporto provinciale, nel caso di impresa logistica, singola o in consorzio, abilitata al trasporto per conto terzi;
- e) scheda indicante la modalità di riscossione del contributo prescelta dall'impresa richiedente, compilata utilizzando come modello ALLEGATO 9 per i residenti in Italia e ALLEGATO 5 per i non residenti in Italia al presente bando. In particolare nella

compilazione della Sezione C) “MODALITA’ DI PAGAMENTO”, dovrà essere indicata la modalità di riscossione del contributo (accredito su conto corrente bancario o Banco Posta intestato all’impresa richiedente) ovvero, in alternativa, la modalità di cui al punto 5 (accredito su conto corrente postale intestato all’impresa richiedente).

- f) fotocopia della carta d’identità o del passaporto del legale rappresentante dell’impresa richiedente;

Alla domanda potranno essere allegati ulteriori documenti che i richiedenti ritengano utili ai fini della valutazione della proposta.

6.3 Termini di presentazione della domanda

Le domande e tutta la documentazione richiesta in allegato dovranno **pervenire nella sede regionale** entro e non oltre il **xxx**, esclusivamente secondo le seguenti modalità:

- tramite raccomandata postale con avviso di ricevimento; si precisa che **non** farà fede la data del timbro postale;

Le domande dovranno essere spedite al seguente indirizzo:

Regione Emilia Romagna

Direzione Generale Reti Infrastrutturali, Logistica e Sistemi di Mobilità

viale A. Moro, 30

40127 Bologna

- a mano solo ed esclusivamente nei giorni: xxx, presso la Direzione Generale Reti Infrastrutturali, Logistica e Sistemi di Mobilità, Regione Emilia-Romagna, sede di viale A. Moro 30, 40127 Bologna, stanza 809.
- tramite invio all’indirizzo di posta elettronica certificata (PEC) della Regione agmobilitaetrasporti@postacert.regione.emilia-romagna.it.

Indicare sulla busta o nell’oggetto della PEC il riferimento: **BANDO L.R. xxx “INTERVENTI PER TRASPORTO FERROVIARIO E FLUVIOMARITTIMO DELLE MERCI”**

ATTENZIONE: Come già precisato, la domanda di contributo costituisce una dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà ai sensi degli articoli 46 e 47 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445. Per la validità della dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà, deve sussistere piena coincidenza tra il nominativo della persona fisica indicata nella domanda come legale rappresentante dell’impresa e il nominativo della persona fisica che firma digitalmente la domanda stessa. Saranno escluse le domande che non rispettano tale condizione. Sarà esclusa la domanda firmata digitalmente da altra persona, anche se provvista del potere di firma come legale rappresentante della stessa impresa.

Nell'invio tramite PEC devono essere inviati, **ATTRAVERSO UN UNICO INVIO** tutti i documenti richiesti precedentemente, ciascuno firmato digitalmente dal legale rappresentante.

La mancanza di uno dei documenti sopra indicati nella pec di invio comporterà l'esclusione della domanda.

Le modalità per la trasmissione della domanda via posta elettronica certificata sono consultabili nell'ALLEGATO .

6.4 Veridicità delle dichiarazioni

Si evidenzia che alcuni requisiti richiesti alle imprese che presentano domanda, sono autodichiarati dai richiedenti. L'Amministrazione effettua controlli anche a campione sulla veridicità delle autocertificazioni prodotte e delle informazioni rese per accedere ai benefici della legge xxx.

L'impresa è tenuta a predisporre e conservare la documentazione idonea a consentire all'Amministrazione regionale, all'atto del controllo, la verifica della veridicità delle dichiarazioni rese fino al secondo anno compreso, successivo la fine del periodo di incentivazione dovuto alla legge 15/2009.

7. Valutazione delle domande e assegnazione dei contributi

Le domande pervenute entro i termini indicati, sono sottoposte all'istruttoria della Direzione Generale Reti infrastrutturali, logistica e Sistemi di Mobilità che si avvale di un nucleo tecnico di valutazione i cui componenti sono nominati dal Direttore Generale.

L'istruttoria si conclude con la redazione di due distinte graduatorie, una per servizi ferroviari e una per i servizi fluviali/fluviomarittimi ammissibili a contributo. Le graduatorie saranno approvate dalla Giunta Regionale e rese pubbliche sul sito della Regione Emilia-Romagna entro xxx giorni dalla scadenza per la presentazione delle domande;

La ripartizione delle risorse avviene nel limite massimo della disponibilità.

Sarà data comunicazione tramite raccomandata o posta elettronica certificata al referente di ciascuna impresa beneficiaria dei contributi.

L'impresa richiedente è tenuta a fornire risposta ad eventuali richieste di integrazione o a chiarimenti inerenti la domanda presentata e la documentazione allegata, entro e non oltre 8 giorni lavorativi dal ricevimento della richiesta, che sarà effettuata via posta elettronica certificata al referente dell'impresa, a pena di esclusione dalla graduatoria.

8. Criteri di priorità per l'attribuzione del punteggio e la composizione della graduatoria

L'attribuzione del punteggio e la redazione delle graduatorie dei servizi aggiuntivi proposti saranno basati sui seguenti criteri di valutazione:

1. Per il trasporto ferroviario:
 - a) Coerenza con gli obiettivi Regionali - punteggio da 0 a 5.
E' premiata la coerenza dei servizi proposti rispetto agli obiettivi della Legge Regionale xxx e della programmazione regionale di settore.
 - b) Incentivo al corto raggio rispetto al medio-lungo raggio nazionale ed internazionale - punteggio da 0 a 10.

Sono privilegiate le relazioni ferroviarie la cui percorrenza preveda un tragitto con origine e destinazione all'interno della Regione Emilia-Romagna, rispetto a quelle la cui percorrenza preveda origine o destinazione nelle Regioni confinanti con la Regione Emilia-Romagna o, in subordine, in altri scali nazionali oppure esteri.

- c) Servizi a treno completo - punteggio da 0 a 5.
Sono privilegiati i trasporti effettuati con l'utilizzo di treni completi monocliente, come anche quelli utilizzando treni completi pluricliente, ottenuti raggruppando gruppi di carri di traffico diffuso fra scali merci.
- d) Credibilità della proposta rispetto alla stabilizzazione del servizio - punteggio da 0 a 5.
Sono privilegiate le proposte che prevedono una durata pluriennale del servizio ferroviario proposto.
- e) Collegamenti retroportuali e con obiettivi strategici regionali - punteggio da 0 a 10.
Vengono considerati privilegiati i collegamenti ferroviari retroportuali con particolare riferimento al Porto di Ravenna
- f) Utilizzo di itinerari alternativi ai "colli di bottiglia" - punteggio da 0 a 5.
Sono privilegiati i collegamenti che si svolgono lungo itinerari alternativi alle tratte ed ai nodi ferroviari che presentano problemi di congestione, in particolare il corridoio Tirreno-Brennero.
- g) Frequenza dei collegamenti - punteggio da 0 a 5.
Si privilegiamo i collegamenti con maggiore frequenza.
- h) Qualità della proposta in termini di efficacia ed efficienza - punteggio da 0 a 8.
Sono premiati i servizi ferroviari che prevedono il maggiore bilanciamento della massa di merce trasportata fra l'andata ed il ritorno dei carri e quelli che prevedono la maggior quantità di tonnellate trasportate all'interno della regione Emilia-Romagna.

2. Per il trasporto fluviale e fluviomarittimo:

- a) Coerenza con gli obiettivi Regionali - punteggio da 0 a 5.
E' premiata la coerenza dei servizi proposti rispetto agli obiettivi della legge xxx e della programmazione regionale di settore.
- b) Incentivo al corto raggio intraregionale rispetto al medio raggio interregionale di confine ed al lungo raggio nazionale ed internazionale - punteggio da 0 a 10.
Sono premiate le relazioni la cui percorrenza prevede un tragitto con origine e destinazione nei porti di Boretto, Ferrara, Porto Garibaldi e Ravenna, rispetto a quelle la cui percorrenza preveda un tragitto con origine o destinazione in un porto delle Regioni confinanti con la Regione Emilia-Romagna ed, ulteriormente, rispetto ai servizi di lungo raggio, che prevedano origine o destinazione in altri porti nazionali oppure esteri.
- c) Credibilità della proposta rispetto alla stabilizzazione del servizio - punteggio da 0 a 5.
Sono privilegiate le proposte che prevedono una durata pluriennale del servizio proposto.
- d) Frequenza dei collegamenti - punteggio da 0 a 5.
Si privilegiamo i collegamenti con maggiore frequenza
- e) Qualità della proposta in termini di efficacia ed efficienza - punteggio da 0 a 5.
Sono premiati i servizi fluviali/fluviomarittimi che prevedono il maggiore bilanciamento della massa di merce trasportata fra l'andata ed il ritorno dei natanti e quelli che prevedono la maggior percorrenza e quantità di tonnellate, trasportate all'interno del territorio della Regione Emilia-Romagna.

In caso di punteggi paritari tra più proposte il criterio “Coerenza con gli obiettivi Regionali” sarà utilizzato come dirimente.

9. Obblighi dei beneficiari

L'impresa beneficiaria, al momento della presentazione della domanda di partecipazione di cui all'art. 6 del presente bando, si assume i seguenti impegni contrattuali con la Regione Emilia-Romagna:

- utilizzare il contributo esclusivamente per le finalità stabilite dalla L. R. xxx;
- effettuare i servizi per cui si richiede il contributo come da relazione allegata alla domanda e comunque nel rispetto dei requisiti minimi previsti all'art. 4 del presente bando;
- dare tempestiva comunicazione di eventuali variazioni riguardanti l'effettuazione o la sospensione dei servizi oggetto di contributo;
- mantenere attivi i servizi ferroviari oggetto di contribuzione, almeno nel rispetto dei requisiti minimi previsti all'art. 4 del presente bando, per i 2 anni successivi la conclusione del periodo di incentivazione.

L'impresa beneficiaria dovrà dimostrare **l'effettivo avvio dei servizi ammessi a contributo entro 3 mesi dalla pubblicazione della graduatoria**. L'impresa per la dimostrazione dell'attivazione del servizio dovrà fornire:

- per ciascun servizio ferroviario aggiuntivo:
 - Copia del contratto di trasporto fra l'Impresa Ferroviaria che effettua la trazione dei treni ed il cliente finale, comprensiva di tutti gli allegati tecnici ed economici dello stesso;
 - Programma di esercizio del servizio. Ogni variazione che dovesse subire tale programma dovrà essere tempestivamente comunicata alla Regione Emilia-Romagna;
 - Copia delle lettere di vettura di almeno una coppia di treni, effettuati in andata e ritorno nell'ambito di ciascun servizio attivato, comprensiva della lista dei carri che compongono ciascun treno;
- per ciascun servizio fluviale/fluviomarittimo aggiuntivo:
 - Copia del contratto di trasporto fra l'Impresa Armatrice che effettua il trasporto ed il cliente finale, comprensiva di tutti gli allegati tecnici ed economici dello stesso;
 - Programma di esercizio del servizio. Ogni variazione che dovesse subire tale programma dovrà essere tempestivamente comunicata alla Regione Emilia-Romagna;
 - Copia dei documenti di trasporto di almeno una coppia di viaggi, effettuati in andata e ritorno nell'ambito di ciascun servizio attivato;

L'impresa beneficiaria, anche quando non sia necessario allegarli alla richiesta di erogazione dei contributi, come previsto dal successivo art. 10, è tenuta comunque a conservare le lettere di vettura, le fatture e gli altri documenti relativi al trasporto delle merci nell'ambito dei servizi ferroviari/fluviali-fluviomarittimi incentivati effettuati a partire dal XXX fino al decorrere dei due anni successivi la conclusione del periodo di incentivazione, per consentire le verifiche da parte dell'amministrazione regionale.

10. Modalità di erogazione del contributo

10.1 Liquidazione del contributo annuale

Per ciascun servizio, a conclusione di ogni annualità e previa verifica della congruità e legittimità della rendicontazione prodotta, sarà erogata:

- **una somma pari al 95% dell'ammontare del contributo** dovuto per la stessa annualità, nel caso di servizi ferroviari;
- **l'intera somma del contributo** dovuto per la stessa annualità, nel caso di servizi fluviali/fluviomarittimi.

La richiesta di erogazione del contributo è soggetta ad imposta di bollo a norma del DPR 642/1972 e ss. mm. e int. secondo le modalità riportate al precedente articolo 6.1.

Per l'ottenimento della liquidazione del contributo annuale relativo ai servizi **ferroviari** effettuati, ciascuna Impresa deve presentare domanda utilizzando il modulo allegato al presente bando (Allegato 6), sottoscritto dal legale rappresentante.

La domanda deve essere corredata dai seguenti documenti:

- a) file Excel (e stampa su carta o file formato .pdf) compilato con i dati desumibili dalle lettere di vettura di ciascun servizio, secondo lo schema allegato (Allegato 9).

Tale file sarà costituito da un elenco consuntivo riferito a **tutti i treni effettuati nell'ambito di ciascun servizio, a partire dal xxx e per tutta l'annualità per la quale si richiede il contributo** e dovrà contenere:

- data di effettuazione,
- località origine della merce trasportata (se diversa dallo scalo di origine del treno),
- località di destinazione finale della merce trasportata (se diversa dallo scalo di destinazione del treno),
- scalo ferroviario di origine del treno,
- scalo ferroviario di destinazione del treno,
- percorso/i sul quale si effettua il servizio,
- numero e tipologia dei carri,
- peso lordo del treno,
- peso della merce trasportata,
- tipologia della merce trasportata (se disponibile).

In tale elenco dovranno essere evidenziati i treni che hanno usufruito della contribuzione regionale e gli stessi dovranno poter essere correlati alle fatture emesse.

Le Lettere di Vettura corrispondenti a ciascun servizio elencato nel suddetto file tabellare potranno non essere allegate alla richiesta, ma dovranno essere conservate fino all'erogazione del contributo a saldo e messe a disposizione al momento della verifica da parte della regione Emilia-Romagna, pena la revoca del contributo.

- b) file Excel (e stampa su carta o file formato .pdf) compilato secondo lo schema allegato (Allegato 11) con i dati desumibili dalle fatture relative al servizio di trasporto e relativi allegati di **tutti i treni effettuati nell'ambito di ciascun servizio, a partire dal xxx e per tutta l'annualità per la quale si richiede il contributo**;

Per l'ottenimento della liquidazione del contributo annuale relativo ai servizi **fluviali/fluviomarittimi** effettuati, ciascuna Impresa deve presentare domanda utilizzando il modulo allegato al presente bando (Allegato 6), sottoscritto dal legale rappresentante e corredata dai seguenti documenti:

- a) file Excel compilato con i dati di ciascun viaggio, secondo lo schema allegato (Allegato 10).
Tale file sarà costituito da un elenco consuntivo riferito a **tutti i viaggi effettuati nell'ambito di ciascun servizio, a partire dal xxx e per tutta l'annualità per la quale si richiede il contributo** e dovrà contenere:
- data di effettuazione,

- località origine della merce trasportata (se diversa dal porto di origine),
- località di destinazione finale della merce trasportata (se diversa dal porto di destinazione),
- porto di origine,
- porto di destinazione,
- percorso/i sul quale si effettua il trasporto,
- peso della merce trasportata,
- tipologia della merce trasportata.

I viaggi che hanno usufruito della contribuzione regionale dovranno poter essere correlati alle fatture emesse.

- b) copia fotostatica, certificata dall'ispettorato di porto competente per territorio, delle pagine del "registro di carico" di cui all'art. 82 del Regolamento per la navigazione interna (DPR 28/6/49 n. 631) corrispondenti a ciascun servizio elencato nel suddetto file;
- c) fatture relative al servizio di trasporto e relativi allegati riferiti a **tutti i viaggi effettuati nell'ambito di ciascun servizio, a partire dal xxx e per tutta l'annualità per la quale si richiede il contributo;**

La documentazione di cui ai punti precedenti deve essere inviata dopo la conclusione dell'annualità di incentivazione ed **entro il xxx** dell'anno successivo all'effettuazione dei servizi per cui è richiesta l'erogazione dei contributi.

10.2 Liquidazione a saldo (solo servizi ferroviari)

Per ciascun servizio ferroviario, l'erogazione del saldo del contributo, pari al 5% dell'ammontare del contributo dovuto per ciascuna annualità, trattenuto in fase di liquidazione annuale, potrà avvenire al termine delle 2 annualità successive alla conclusione del periodo di incentivazione.

Come specificato al punto 4.2, durante tali 2 annualità, i servizi dovranno essere mantenuti attivi almeno nel rispetto dei requisiti minimi previsti al punto 4.1 del presente bando.

La richiesta di erogazione del contributo è soggetta ad imposta di bollo a norma del DPR 642/1972 e ss. mm. e int. Secondo le modalità riportate al precedente articolo 6.1.

Per l'ottenimento della liquidazione a saldo, ciascuna Impresa deve presentare domanda utilizzando il modulo allegato al presente bando (Allegato xx), sottoscritto dal legale rappresentante.

La domanda deve essere corredata dei seguenti documenti:

- a) file Excel (e stampa su carta o file formato .pdf) compilato con i dati desumibili dalle lettere di vettura di ciascun servizio, secondo lo schema allegato (Allegato 9).

Tale file sarà costituito da un elenco consuntivo riferito a **tutti i treni effettuati nell'ambito di ciascun servizio, nelle 2 annualità** successive alla conclusione del periodo triennale di incentivazione e dovrà contenere:

- data di effettuazione,
- località origine della merce trasportata (se diversa dallo scalo di origine del treno),
- località di destinazione finale della merce trasportata (se diversa dallo scalo di destinazione del treno),
- scalo ferroviario di origine del treno,
- scalo ferroviario di destinazione del treno,
- percorso/i sul quale si effettua il servizio,
- numero e tipologia dei carri,
- peso lordo del treno,
- peso della merce trasportata,
- tipologia della merce trasportata (se disponibile).

In tale elenco dovranno essere evidenziati i treni che hanno usufruito della contribuzione regionale e gli stessi dovranno poter essere correlati alle fatture emesse.

Le Lettere di Vettura corrispondenti a ciascun servizio elencato nel suddetto file tabellare potranno non essere allegate alla richiesta, ma dovranno essere conservate e messe a disposizione al momento della verifica da parte della regione Emilia-Romagna, pena la revoca del contributo.

- b) file Excel (e stampa su carta o file formato .pdf) compilato secondo lo schema allegato (Allegato 11) con i dati desumibili dalle fatture relative al servizio di trasporto e relativi allegati di tutti i treni effettuati nell'ambito di ciascun servizio nelle 2 annualità successive alla conclusione del periodo triennale di incentivazione;

La documentazione di cui ai punti precedenti deve essere inviata **entro il xxx** dell'anno seguente alle 2 annualità successive alla conclusione del periodo di incentivazione.

11. Controllo, decadenza e revoca del contributo

11.1 Decadenza e revoca del contributo

Il contributo assegnato sarà revocato in caso di mancato rispetto delle condizioni previste per la concessione dei contributi e degli impegni assunti dal beneficiario nonché della mancata conservazione delle lettere di vettura richieste. In tal caso il beneficiario è tenuto a restituire interamente le somme percepite.

Il beneficiario è tenuto a comunicare alla Regione Emilia-Romagna eventuali variazioni delle condizioni di effettuazione del servizio, anche qualora ciò avvenga per esigenze non dipendenti dall'impresa stessa. Le variazioni non dovranno essere tali da configurare un servizio non più riconducibile a quello incentivato in base alle dichiarazioni della domanda presentata, salvo che le variazioni siano avvenute per dimostrabili cause di forza maggiore.

La mancata comunicazione delle variazioni determina la revoca del contributo.

Qualora il beneficiario interrompa l'effettuazione del servizio prima della scadenza annuale e prima del raggiungimento delle soglie minime previste nel precedente art. 4.1 non potrà ottenere il contributo per la quota parte del servizio effettuato in quell'anno, salvo che l'interruzione sia avvenuta per dimostrabili cause di forza maggiore.

11.2 Controlli e verifiche

Sarà effettuata una verifica a campione sulle imprese proponenti circa la rispondenza dei requisiti a quanto richiesto nel presente bando. Verrà altresì verificata la documentazione fornita a supporto delle istanze istruttorie per la concessione del contributo, per la quale potrà essere richiesta in qualsiasi momento, da parte dell'Amministrazione Regionale, specifica integrazione e/o delucidazione.

Sarà svolta inoltre, per ogni impresa richiedente, una verifica sull'effettiva effettuazione dei traffici aggiuntivi ammessi a contributo, anche mediante sopralluoghi agli scali merci e porti di origine o destinazione dei servizi attivati.

La scelta dei servizi oggetto di verifica e degli scali merci e porti nei quali effettuare i sopralluoghi di verifica dei servizi ferroviari che vi hanno origine o destinazione sarà realizzata a insindacabile giudizio della Regione Emilia-Romagna.

La data del sopralluogo sarà comunicata alle Imprese richiedenti con adeguato anticipo, allo scopo di garantire l'accesso agli scali merci e porti interessati da parte del personale incaricato dalla Regione Emilia-Romagna delle verifiche, concordando il necessario scambio di informazioni e documentazione e l'utilizzo dei Dispositivi di Protezione Individuale, in ottemperanza al D. Lgs. 81/2008 "Testo Unico in materia di salute e sicurezza sul lavoro" e ss. mm. e int.

12. Monitoraggio

La Regione Emilia-Romagna ha facoltà di richiedere eventuali integrazioni qualora si renda necessario disporre di ulteriore documentazione rispetto a quella prodotta, informazioni o attestazioni. L'impresa beneficiaria, attraverso il proprio referente e su specifica richiesta della Regione Emilia-Romagna, è tenuta a fornire eventuali dati relativi all'andamento dei servizi ammessi a contributo per tutta la durata della contribuzione e nei due anni successivi alla conclusione della stessa.

13. Informazioni sul procedimento amministrativo e tutela della privacy

I dati personali forniti all'Amministrazione regionale saranno oggetto di trattamento esclusivamente per le finalità del presente atto e per scopi istituzionali. Il trattamento dei dati in questione è presupposto indispensabile per la partecipazione al presente bando e per tutte le conseguenti attività.

I dati personali saranno trattati dalla Regione Emilia-Romagna per il perseguimento delle sopraindicate finalità in modo lecito e secondo correttezza, nel rispetto del D.Lgs. 30 giugno 2003, n. 196 recante "Codice in materia di protezione dei dati personali", anche con l'ausilio di mezzi elettronici e comunque automatizzati.

Qualora la Regione Emilia-Romagna debba avvalersi di altri soggetti per l'espletamento delle operazioni relative al trattamento, l'attività di tali soggetti sarà in ogni caso conforme alle disposizioni di legge vigenti. Per le predette finalità i dati personali possono essere comunicati a soggetti terzi, che li gestiranno quali responsabili del trattamento, esclusivamente per le finalità medesime. Responsabile del trattamento dei dati è il Direttore della Direzione Generale Reti Infrastrutturali, Logistica e Sistemi di Mobilità.

14. Informazioni

Le informazioni e la modulistica relative al presente bando sono disponibili sul sito internet regionale al seguente indirizzo: **www.mobiliter.eu**

Per eventuali informazioni è inoltre possibile scrivere al seguente indirizzo di posta elettronica certificata:

agmobilitaetrasporti@postacert.regione.emilia-romagna.it

indicando come oggetto:

BANDO L.R. xxx "INTERVENTI PER TRASPORTO FERROVIARIO E FLUVIOMARITTIMO DELLE MERCI. ABROGAZIONE DELLA LEGGE REGIONALE 4 NOVEMBRE 2009, N. 15 (INTERVENTI PER IL TRASPORTO FERROVIARIO DELLE MERCI)"

15. Elenco allegati :

Allegato 1 – Domanda per l'ammissione ai contributi.

Allegato 2 – Tabella sintetica di ciascun servizio aggiuntivo.

Allegato 3 – Tabella sintetica dei costi.

Allegato 5 – Richiesta di erogazione del contributo – prima fase.

Allegato 6 – Richiesta di erogazione del contributo annuale.

Allegato 7 – Richiesta di erogazione del contributo – saldo finale.

Allegato 8 – Schema di fideiussione bancaria o polizza assicurativa.

Allegato 9 – file tabellare per ottenimento contributo prima fase.

Allegato 10 – file tabellare per liquidazione del contributo annuale

Gli allegati sono anche reperibili sul sito internet della Regione Emilia-Romagna all'indirizzo sopra riportato e presso la Regione (U.R.P. – Ufficio Relazioni con il Pubblico).

Appendice 1 Modalità di firma digitale e di spedizione della domanda via p.e.c.

Tutti i file devono essere firmati digitalmente dal legale rappresentante dell'impresa ai sensi del comma 1, lett a) dell'art. 65 del D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e ss.mm. "Codice dell'amministrazione digitale".

E' ammesso unicamente il formato di firma digitale "Busta PKCS7" (file con estensione "p7m").

L'apposizione ad un documento informatico di una firma digitale basata su un certificato elettronico revocato, scaduto o sospeso equivale a mancata sottoscrizione.

La spedizione della domanda deve avvenire esclusivamente da una casella di p.e.c. rilasciata da uno dei soggetti iscritti nell'Elenco Pubblico dei gestori di posta elettronica certificata (http://www.digitpa.gov.it/pec_elenco_gestori) o da uno dei distributori da essi autorizzati.

La casella di invio deve essere attiva (ovvero devono essere stati assolti gli oneri verso il certificatore) fino alla conclusione del procedimento, cioè fino all'erogazione del saldo.

La dimensione massima complessiva del messaggio di p.e.c. non può superare i 30 Mb. Le domande non consegnate poiché eccedenti i limiti sopra indicati non saranno ritenute ammissibili.

Si precisa che a fronte dell'invio di un messaggio di PEC, il mittente riceverà un messaggio di accettazione e un messaggio di consegna firmati dai server dei gestori di PEC di competenza. Tali messaggi dovranno essere conservati dal mittente per essere esibiti in caso di contenzioso. Non può essere considerata una prova opponibile a terzi una ricevuta in chiaro (cioè non firmata dal gestore di posta).

Ai fini della verifica del rispetto dei limiti temporali previsti per l'invio della domanda, farà fede la data e l'ora di invio della PEC indicata nella ricevuta di accettazione da parte del gestore di PEC del mittente.

ATTENZIONE: L'invio deve considerarsi andato a buon fine solo con la ricezione della ricevuta di consegna. L'invio deve considerarsi non andato a buon fine in caso di mancata ricezione della ricevuta di consegna o di ricezione di una ricevuta di mancata consegna.

In caso di contenzioso, il mittente del messaggio deve fornire le ricevute di accettazione e di consegna firmate dai server dei gestori di competenza. In caso di perdita da parte del mittente di tali ricevute, è a suo carico richiedere al proprio gestore PEC copia delle stesse da fornire come prova dell'avvenuto invio. Non sono accettate ricevute non firmate dal gestore PEC.

La trasmissione delle domande di contributo (con relativi allegati) attraverso la posta elettronica certificata, dovrà essere effettuata nel rispetto dei termini previsti nel punto 6.3 del presente bando.

Ai fini della verifica del rispetto dei limiti temporali previsti per l'invio della domanda e degli allegati, farà fede la data e l'ora di invio della PEC indicata nella ricevuta di accettazione da parte del gestore di PEC del mittente.

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Paolo Ferrecchi, Direttore generale della DIREZIONE GENERALE RETI INFRASTRUTTURALI, LOGISTICA E SISTEMI DI MOBILITA' esprime, ai sensi dell'art. 37, quarto comma, della L.R. n. 43/2001 e della deliberazione della Giunta Regionale n. 2416/2008, parere di regolarità amministrativa in merito all'atto con numero di proposta GPG/2013/2172

data 18/12/2013

IN FEDE

Paolo Ferrecchi

omissis

L'assessore Segretario: Muzzarelli Gian Carlo

Il Responsabile del Servizio

Segreteria e AA.GG. della Giunta
Affari Generali della Presidenza
Pari Opportunita'