Assemblea Leg. Regione Emilia-Romagna
Prot. 0022569-05/08/2009-ALRER

22.1/242

GABINETTO DEL PRESIDENTE
DELLA GIUNTA

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

OGGETTO 4814

REGIONE EMILIA-ROMAGNA: GIUNTA
PG.2009. 0178134
del 05/08/2009

AL DIRETTORE GENERALE
DELL'ASSEMBLEA LEGISLATIVA

S E D E

OGGETTO: Iscrizione argomenti all'O.d.G. dell'Assemblea Legislativa

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

PROGETTO DI LEGGE

PROGETTO DI LEGGE REGIONALE: INTERVENTI PER IL TRASPORTO FERROVIARIO DELLE MERCI.

(Deliberazione n. 1156 del 27 luglio 2009)

Si unisce copia della succitata delibera n. 1156 del 27.07.2009

Il Responsabile del Servizio
(Dott.ssa Sonia Cioffi)

Viale Aldo Moro 52
40127 Bologna
tel 051.527.5340-5738
fax 051.527.5785
Email: segiunta@regione.emilia-romagna.it
PEC: segiunta@postacert.regione.emilia-romagna.it

Progr.Num. 1156/2009

REGIONE EMILIA-ROMAGNA
Assemblea Legislativa
Servizio Segreteria Assemblea Legislativa
Oggetto n. 4814
Prot. 22569 del 05/08/2009
Comm. ass.re refer. III Territorio Amb. Mob.
Comm. ass.re consult. /
IL RESPONSABILE

GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA ROMAGNA

Questo giorno Lunedì 27 **del mese di** Luglio
dell' anno 2009 **si è riunita nella residenza di** via Aldo Moro, 52 BOLOGNA
la Giunta regionale con l'intervento dei Signori:

1) Errani Vasco	Presidente
2) Muzzarelli Maria Giuseppina	Vicepresidente
3) Bissoni Giovanni	Assessore
4) Bruschini Marioluigi	Assessore
5) Muzzarelli Gian Carlo	Assessore
6) Peri Alfredo	Assessore
7) Rabboni Tiberio	Assessore
8) Ronchi Alberto	Assessore
9) Zanichelli Lino	Assessore

Funge da Segretario l'Assessore Zanichelli Lino

Oggetto: PROGETTO DI LEGGE REGIONALE: INTERVENTI PER IL TRASPORTO FERROVIARIO DELLE MERCI.

Cod.documento GPG/2009/1285

Num. Reg. Proposta: GPG/2009/1285

LA GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Premesso:

- che la Legge regionale n. 30/1998 "Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale" e successive modifiche e integrazioni, all'art. 5:
  - individua il "Piano Regionale Integrato dei Trasporti" (PRIT) quale principale strumento di pianificazione dei trasporti della Regione, secondo le finalità ed i principi definiti dalla medesima Legge;

- che il PRIT'98-2010, approvato con delibera n. 1322/1999, indica i seguenti obiettivi principali da perseguire:
  - garantire elevati livelli di accessibilità per le persone e per le merci sulle relazioni interregionali e intraregionali;
  - migliorare la competitività territoriale e delle imprese;
  - assicurare elevata affidabilità e sicurezza al sistema infrastrutturale;
  - assicurare lo sviluppo sostenibile del trasporto riducendo il consumo energetico, le emissioni inquinanti, gli impatti sul territorio;
  - contribuire a governare e ordinare le trasformazioni territoriali in funzione del livello di accessibilità che alle stesse deve essere garantito;

- che il quadro strategico ambientale che emerge dal PRIT98 è chiaramente volto al raggiungimento degli obiettivi di riduzione dell'emissione degli inquinanti in atmosfera fissati nella Conferenza di Kyoto per l'anno 2010 per il nostro paese;

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;

- che il Consiglio europeo nelle conclusioni di Göteborg del giugno 2001 dichiara che tutte le misure che contribuiscono a realizzare un trasferimento modale dalla strada verso modalità di trasporto più rispettose dell'ambiente sono il fulcro della politica del trasporto sostenibile;

- che il Libro bianco sulla politica dei trasporti e la sua revisione intermedia del 2006 incoraggiano l'utilizzo del trasporto ferroviario e di altre modalità rispettose dell'ambiente, in modo da accrescerne la competitività e renderle alternative al trasporto stradale;

- che finalità fondamentale della politica comunitaria nel settore del trasporto intermodale è il trasferimento del traffico dalla modalità stradale verso altre modalità di trasporto meno inquinanti;

- che il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica con deliberazione n.44/2006 ha approvato il "Piano della Logistica", quale piano settoriale attuativo del PGTL, con l'obiettivo di armonizzare l'offerta infrastrutturale e la domanda di trasporto, individuando linee prioritarie di intervento tra le quali riequilibrare il sistema modale sulle grandi direttrici, in particolare per il traffico merci, riorganizzare la portualità e l'aeroportualità, e ridurre il differenziale negativo nei confronti degli altri Paesi europei, in termini di competitività;

- che il Piano energetico regionale (PER), approvato con deliberazione di Giunta n. 6 del 10/01/2007, stabilisce gli indirizzi programmatici della politica energetica della Regione al fine di perseguire uno sviluppo sostenibile del sistema energetico regionale;

Considerato inoltre:

- che dall'approvazione del PRIT'98-2010 ad oggi il contesto di riferimento europeo, nazionale e regionale è mutato negli aspetti normativi e di indirizzo, oltre che nelle condizioni territoriali, socio economiche ed ambientali,

con riflessi sul territorio e sulle infrastrutture definite dal PRIT stesso;

- che l'attuale quadro di riferimento economico e territoriale relativo al trasporto e agli impianti ferroviari merci nella Regione Emilia-Romagna, si può sintetizzare come di seguito:
  - le novità e le focalizzazioni sul piano strategico nelle politiche europee e nazionali non modificano l'impianto concettuale di base del PRIT vigente, ma rimarcano la necessità di porre la logistica e l'intermodalità al centro delle politiche per l'impresa e per il trasporto merci facendo convergere le azioni in materia di ambiente, territorio, impresa e trasporti;
  - i volumi di traffico ferroviario merci movimentati dai nodi della Regione nel 2007 sono circa 15 milioni di tonnellate e tale quota rappresenta circa il 40% del totale di merci attraibili dalla ferrovia, generato dalla struttura produttiva della Regione;
  - il traffico potenzialmente intercettabile dai nodi della regione è di 18,7 milioni di tonnellate e di questi oltre 5 milioni di tonnellate raggiungono via gomma i nodi intermodali a nord dell'Emilia-Romagna da cui ripartono utilizzando la modalità ferroviaria;
  - i dati del mese di giugno 2009 evidenziano un calo del traffico ferroviario merci intorno al 25%. La perdita di traffico ferroviario è molto difficile da recuperare pienamente una volta conclusa la fase congiunturale;
  - la crisi economica ha ulteriormente accentuato la concorrenza della modalità stradale e sta producendo un'ulteriore emorragia di traffico dalla modalità ferroviaria verso la modalità stradale, che incrementa la congestione e l'inquinamento atmosferico;
  - l'assetto infrastrutturale regionale al servizio delle merci è in via di completamento e ridefinizione e individua 9 impianti principali sui 19 esistenti. Ai numerosi piccoli scali in chiusura corrisponde il potenziamento di nodi più strutturati e meglio localizzati. La capacità equivalente totale, espressa in tonnellate movimentabili aumenterà e sarà a regime intorno ai 25 milioni di tonnellate all'anno;

- che attualmente il traffico regionale ferroviario merci ha le seguenti caratteristiche:
  - il 10% dei treni sono traffico internazionale, l'80% è traffico nazionale e il restante 10% è composto da treni

in larga parte tecnici;

- quasi l'80% dei collegamenti ferroviari sono di corto e medio raggio, ovvero regionali e interregionali;
- circa il 20% dei treni risultano essere traffici intraregionali, cioè con origine e destinazione in regione;
- è presente una sensibile concentrazione di traffici su un numero contenuto di relazioni: il 63% del traffico nazionale si concentra infatti sul 20% delle relazioni mappate;
- particolare rilevanza assumono i collegamenti retro portuali, infatti all'interno della quota di traffico nazionale i treni che collegano la regione con nodi portuali incidono per il 65%. Inoltre se si valuta l'importanza dei primi 10 nodi regionali ed extra regionali in termini di numerosità di collegamenti compaiono 2 porti: quello di Ravenna per l'import e quello di La Spezia per l'export;
- il 42% dei treni sono relativi al traffico intermodale, il 34% al traffico tradizionale e il 13% al traffico diffuso; l'11% è traffico non classificato, ma non significativo in quanto caratterizzato da treni tecnici;

- che la Regione Emilia-Romagna, registra tra le più basse qualità dell'aria in Europa. All'origine, oltre alle caratteristiche morfologiche e climatiche sfavorevoli, vi è anche un elevato impatto per l'ambiente dovuto alla mobilità, infatti all'autotrasporto sono attribuite il 40% del totale delle polveri sottili prodotte in regione;

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

- che a causa della crisi economica le imprese di autotrasporto risentono della forte competizione che le porta a praticare prezzi al limite della sostenibilità e questo incide sulla sicurezza, con forti impatti sul livello di sicurezza stradale, con conseguente aumento dei costi sociali per incidenti stradali;

Dato atto che:

- per le importanti implicazioni sulla salute dei cittadini e sull'ambiente, il Risanamento e la tutela della Qualità dell'Aria costituiscono un obiettivo irrinunciabile in tutte le politiche della Regione Emilia-Romagna e la strategia complessiva adottata si è intensificata dal 2002 con i Piani annuali per la qualità dell'aria e, in coerenza e a raccordo delle strategie previste nei Piani provinciali di tutela e risanamento della qualità dell'aria, punta al progressivo allineamento ai valori fissati dall'UE;

- a causa delle peculiari caratteristiche geo-morfologiche della Pianura Padana che richiedono interventi rilevanti e per risultare efficaci devono essere coordinati a livello di bacino ampio, le Regioni Emilia-Romagna, Lombardia, Piemonte e Veneto hanno sottoscritto un accordo per la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento atmosferico in data 7 febbraio 2007;

- in materia di sicurezza stradale la Regione è attiva già dagli anni 90 sia con le attività dell'Osservatorio per l'Educazione Stradale e la Sicurezza, sia con risorse finanziarie per la messa in sicurezza della rete stradale e assieme alle Province e ai Comuni, punta al raggiungimento degli obiettivi europei di dimezzamento delle vittime al 2010 e, più in generale, alla continua riduzione delle mortalità e della lesività;

- l'Osservatorio per l'Educazione Stradale e la Sicurezza in particolare ha avviato campagne di sensibilizzazione a favore degli autotrasportatori e sperimentazioni sul loro comportamento alla guida attraverso sistemi di controllo satellitare;

Valutato che:

- in base a quanto premesso, emerge che la complessità del fenomeno richiede di intervenire seguendo una pluralità di approcci, ma che la realizzazione di un sistema di trasporti sostenibile presuppone soprattutto l'attuazione di una politica lungimirante di trasferimento modale, che sposti il trasporto stradale verso quello ferroviario, o verso le altre modalità meno impattanti, nel rispetto degli indirizzi comunitari in tema di tutela ambientale;

- risulta necessario, per ridurre i veicoli commerciali su strada, operare una robusta diversione modale in

particolare verso la ferrovia rendendola maggiormente competitiva e ciò è necessario anche per evitare che l'erosione da parte del trasporto su gomma causata dalla crisi economica porti al collasso del settore ferroviario;

Ritenuto:

- indispensabile e urgente incentivare l'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;

- che gli obiettivi specifici dovranno essere in particolare:
  - 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;

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. 1150 del 31 luglio 2006 concernente "Approvazione degli atti di conferimento degli incarichi di livello dirigenziale (decorrenza 01.08.2006)";

- 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. 1720 del 4 dicembre 2006 concernente "Conferimento degli incarichi di responsabilità delle Direzioni Generali della Giunta regionale";
- 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.;

Visto il Decreto del Presidente n. 58/2009 di integrazione delle deleghe dei componenti della Giunta con riferimento anche all'Assessorato Mobilità e Trasporti, cui è conseguita la DGR 415/2009 avente oggetto "Riassetto organizzativo di talune direzioni generali";

Dato atto del parere allegato;

Su proposta dell'Assessore alla Mobilità e Trasporti;

A voti favorevoli, unanimi e palesi

d e l i b e r a

1) di approvare il progetto di legge "Interventi per il riequilibrio del sistema del trasporto delle merci", composto di n. 11 articoli e dell'allegata relazione che fanno parte integrante del presente provvedimento, all'Allegato B e all'Allegato A;

2) di approvare lo "schema dei termini e delle modalità per la concessione dei contributi al trasporto ferroviario per il riequilibrio del sistema del trasporto delle merci" che verrà perfezionato e approvato con atto successivo, all'Allegato C;

3) di notificare alla Commissione Europea il contenuto del presente atto deliberativo, in ottemperanza a quanto previsto dalle regole comunitarie vigenti in materia di Aiuti;

4) di presentare, a seguito del positivo esito della notifica, il suddetto progetto di legge all'Assemblea

Legislativa regionale, chiedendone l'approvazione ai sensi degli articoli 49 e seguenti dello Statuto regionale;

5) di pubblicare il presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna.

ALLEGATO A

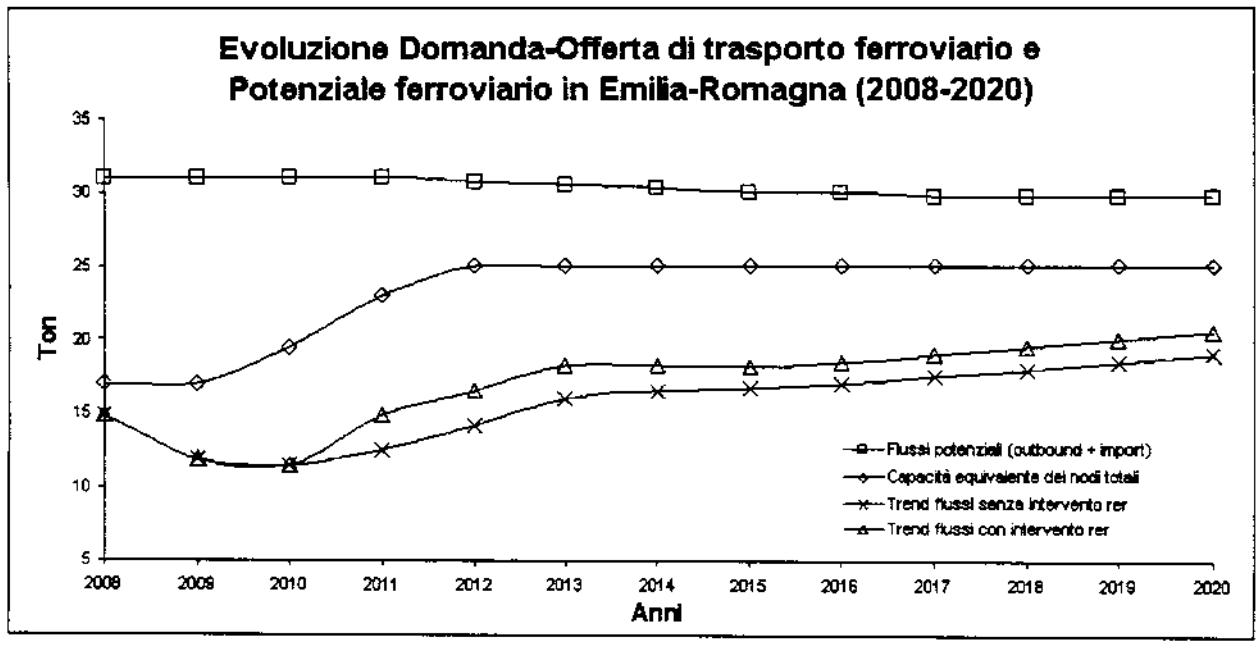
RELAZIONE

Con il presente progetto di legge si intendono adottare disposizioni per contrastare il calo del traffico ferroviario attestatosi a livello europeo intorno al 25%, e per evitare che una ulteriore erosione del trasporto su ferro possano portare ad un collasso dell'intera filiera intermodale ferro-gomma e ferro-ferro. L'obiettivo è sia quello di bloccare l'erosione da parte del trasporto su gomma delle quote che fino ad oggi erano di pertinenza del traffico ferroviario, dato che questa inversione modale ha forti ripercussioni in termini di inquinamento, congestione del traffico e sicurezza stradale, sia quello di dare nuovo slancio al trasporto merci ferroviario per stimolare la crescita ed incentivare traffici aggiuntivi su relazioni già esistenti e su nuove relazioni. L'incentivo contribuirebbe quindi a ridurre il numero di mezzi pesanti in circolazione, con evidente beneficio per l'inquinamento, la congestione del traffico e la sicurezza stradale.
Innanzitutto, per spiegare le scelte della legge, vanno descritti i risultati delle indagini svolte per verificare la situazione attuale della domanda e dell'offerta di trasporto ferroviario in Emilia-Romagna.

DOMANDA E OFFERTA DI TRASPORTO FERROVIARIO IN EMILIA-ROMAGNA
I volumi di traffico ferroviario merci movimentati dai nodi intermodali della regione Emilia-Romagna si attestano al 2007 intorno ai 15 milioni di tonnellate.
Una valutazione ITL (Istituto sui Trasporti e la Logistica) su fonti quantitative stima che tale quota rappresenti circa il 40% del totale attraibile per ferrovia (escluso il nodo di Ravenna in quanto porto funzionale alla distribuzione di materie prime prevalentemente in import verso tutto il nord Italia) generato dalla struttura produttiva della regione.
Dei 5 macro-bacini di domanda di servizi ferroviari individuati (Piacenza, Parma, Modena/Reggio-Emilia, Bologna/Ferrara e la Romagna), la maggior consistenza di flussi potenzialmente intercettabili dalla modalità ferro è localizzata da un lato nell'area di Modena/Reggio-Emilia, dall'altra in Romagna, ovvero le aree nelle quali verranno a nascere i 2 futuri scali attualmente in costruzione nella nostra regione (Marzaglia in provincia di Modena e Villaselva in provincia di Forlì-Cesena).
Sul bacino di Piacenza il traffico ferroviario attuale è superiore al totale attraibile per ferrovia generato dalla struttura produttiva del bacino piacentino.
Va tuttavia sottolineato che, dal momento che l'intermodalità non ragiona solo sulla localizzazione dei centri produttivi ma anche sulla distribuzione sovraregionale dei consumi e sul posizionamento dei centri logistici, dal momento che la valutazione quantitativa dei flussi attraibili per ferrovia elaborati da ITL considera i flussi di import e l'outbound di esclusiva pertinenza delle imprese localizzate in Emilia-Romagna, i nodi localizzati a ridosso dei confini regionali, intercettando flussi da più regioni, registrano evidentemente un flusso "potenziale" fortemente sottostimato.
Ciò è vero soprattutto per l'area piacentina, basti infatti pensare che Piacenza Intermodale, per il 65% dei suoi flussi, è funzionale alla raccolta e alla distribuzione verso il bacino lombardo, con particolare riferimento alle province di Milano, Brescia e Lodi, aree queste ai vertici delle classifiche europee in termini sia di reddito pro-capite sia di tasso di industrializzazione.
Vi è, inoltre, un flusso generato da imprese regionali che si indirizza verso nodi extraregionali. Dei 18,7 milioni di tonnellate di traffico potenzialmente intercettabile dai nodi della regione, oltre 5 milioni di tonnellate già utilizzano la modalità ferroviaria, convergendo, però, sui nodi intermodali a nord dell'Emilia-Romagna, ubicati nelle regioni Veneto, Lombardia e Piemonte.
Come è emerso da un approfondimento puntuale sul campo svolto da ITL attraverso interviste dirette ai referenti dei principali nodi logistici localizzati a sud delle Alpi, dei 30 milioni di

tonnellate annue di flussi attratti dagli scali intervistati a sud delle Alpi, ben 5,3 sono flussi generati da sorgenti di traffico (imprese industriali) localizzate in Emilia-Romagna.
Tali flussi ferroviari ad oggi né originano né sono destinati a nodi della nostra regione.
E' bene considerare, in ogni caso che una quota parte dei flussi che convergono su scali ubicati in altre regioni si caratterizzano come "autostrada viaggiante", funzionalità non offerta dai nodi della nostra regione.

RAGIONI A SOSTEGNO DELL'ATTIVAZIONE DELLA MISURA DI INCENTIVAZIONE
Nei prossimi anni si prevedono significativi cambiamenti sia rispetto all'andamento della domanda di trasporto ferroviario, sia relativamente all'evolvere dell'offerta, ovvero delle capacità produttive dei nodi intermodali della nostra regione.
Con riferimento all'offerta, le previsioni RFI (gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale) conducono ad individuare successivamente al 2009 (oltre cioè le indicazioni del PIR 2008), a regime, 9 impianti sui 19 esistenti, di cui 6 confermati e 2 nuove aperture (Marzaglia e Villaselva).
I 6 nodi confermati (Piacenza, Castelguelfo/Cepim, Reggio-Emilia/Dinazzano, Bologna Interporto, Lugo, Ravenna) divengono 8 con l'aggiungersi di Faenza e Fiorenzuola.
La capacità equivalente espressa in tonnellate movimentabili dai nodi regionali viene quindi a modificarsi sensibilmente in ragione delle chiusure programmate, delle aperture previste, cosi come dell'estensione delle capacità produttive dei nodi confermati.
Per i citati 9 nodi intermodali regionali, a regime, si stima una capacità equivalente totale intorno ai 25 milioni di tonnellate all'anno. Tale sensibile crescita rispetto alla capacità attuale (17 milioni di tonnellate all'anno) deriva dal fatto che ai numerosi scali in chiusura, in genere in grado di movimentare piccole quantità, corrisponde il consistente potenziamento e/o l'apertura di nodi importanti, ovvero più strutturati e meglio localizzati.
In merito invece alla domanda, la crisi finanziaria internazionale, esplosa intorno alla metà del 2008, ha presto esteso i suoi effetti negativi sulle economie reali che tuttavia sono state colpite dalla crisi economica solo a partire dalla fine del 2008. Ciò ha portato su media annua a un contenuto aggiustamento verso il basso dei flussi movimentati via ferroviaria in chiusura del 2008.
Tuttavia, dal momento che gli effetti della crisi si protrarranno per l'interno 2009 e presumibilmente per la gran parte del 2010, lo scenario ipotizzato prevede che proprio i prossimi 2 anni registreranno un crollo dei flussi trasportati via ferrovia. Gli ultimi dati disponibili al giugno 2009 registrano un calo del traffico ferroviario a livello europeo intorno al 20-25%. Lo scenario assunto recepisce l'ipotesi prudenziale di un calo del 20%.



Scenario 2008-2020
Fonte: stime ITL su dati ASIA, Coeweb, Stock View

Peraltro, essendo la crisi generalizzata per tutte le modalità di trasporto, la concorrenza della modalità stradale, divenuta particolarmente stringente, rischia di produrre, oltre agli effetti diretti della crisi sul traffico ferroviario, un'ulteriore emorragia di traffico dal ferro verso la strada, difficile da gestire in termini di congestione ed inquinamento atmosferico per il territorio, oltre che da recuperare pienamente passata questa fase congiunturale.
Si pone pertanto l'esigenza di intervenire tempestivamente con una misura finalizzata a incentivare il traffico ferroviario, così da superare questa fase particolarmente critica e non disperdere il bagaglio d'intermodalità conquistato nella nostra regione da imprese e operatori.
Un ritorno alla crescita del trend tendenziale del traffico ferroviario, senza quindi considerare eventuali interventi regionali, si avrebbe altrimenti a partire dal 2011, per poi recuperare i flussi persi solo a partire dal 2012-2013.

IL PERIMETRO DELL'INTERVENTO
Al fine di individuare il perimetro di un possibile intervento di incentivazione al trasporto ferroviario sono analizzati i flussi in origine e destinazione dei principali nodi della regione su 2 settimane "tipo" dei mesi di marzo e ottobre 2008.
La comparazione tra le due settimane, non ha registrato sensibili differenze si è quindi deciso di elaborare i dati della settimana più recente, ovvero quella dal 6 al 12 ottobre 2008.
Le principali evidenze emerse dall'analisi dei dati reali RFI mostrano che:

- il 10% dei treni sono traffico internazionale, l'80% è traffico nazionale e il restante 10% è traffico non classificato (treni in larga parte tecnici);
- quasi l'80% dei collegamenti ferroviari sono di corto e medio raggio, ovvero regionali e interregionali;
- circa il 20% dei treni (117 su 575 settimanali ad ottobre 2008) risultano essere traffici intraregionali, ovvero con origine e destinazione in regione,

- risulta una sensibile concentrazione dei traffici su un numero relativamente contenuto di relazioni. Il 63% del traffico nazionale si concentra infatti sul 20% delle relazioni mappate.
- Particolare rilevanza assumono i collegamenti retro portuali, infatti, all'interno della quota del 20%, i treni che collegano la nostra regione con nodi portuali incidono per ben il 65% circa.

Tra i primi 5 collegamenti fra nodi della regione e altri nodi nazionali si registra infatti la presenza di ben 3 porti (La Spezia, Genova, Livorno).
Se si considerano i primi 10 nodi in termini di numerosità di relazioni, in origine o destinazione, con nodi regionali, compaiono 2 porti, quello di Ravenna per l'import e il porto di La Spezia per l'export. Quest'ultimo presenta un dimensionamento addirittura in linea con il nodo di Castelguelfo-Cepim.
In merito infine al tipo di traffico, il 42% dei treni analizzati sono risultati essere traffico intermodale, il 34% tradizionale e il 13% diffuso. L'11% è traffico non classificato, tuttavia non significativo in quanto caratterizzato in larga parte da treni tecnici.

Emerge pertanto un mix relativamente equilibrato tra traffici completi intermodale e convenzionale.
Sulla base dei dati delle caratteristiche del trasporto merci ferroviario regionale sin qui enunciati, il focus di un possibile intervento di incentivazione al trasporto ferroviario dovrebbe essere caratterizzato dagli elementi di seguito elencati:

- Stimolare la crescita, ovvero incentivare i traffici aggiuntivi rispetto all'esercizio (annualità) precedente. Per traffico aggiuntivo rispetto all'annualità precedente si intendono nuovi treni su nuove relazioni così come nuovi treni su prodotti e relazioni esistenti. Il puro effetto spostamento da un impianto all'altro non è considerato traffico aggiuntivo.
- Focalizzarsi sui collegamenti di corto e medio raggio che hanno come O e/o D un nodo (terrestre e/o marittimo) regionale. Per corto e medio raggio si intendono collegamenti intraregionali e interregionali con regioni confinanti con l'Emilia-Romagna.
- Privilegiare la retroportualità in quanto strategica per i nodi regionali e in grado di esprimere ampi margini di crescita per il ferroviario, soprattutto sui flussi in import.
- Incentivare sia il traffico intermodale sia quello tradizionale.
- Incentivare traffici di treni completi in quanto modello più funzionale alla costruzione di un traffico sostenibile. Sono invece esclusi i traffici del tipo "diffuso" in quanto rappresentano appena il 13% dei traffici regionali e perché, causa la loro marginalità negativa, in via di ulteriore ridimensionamento da parte di Trenitalia Cargo, principale operatore ferroviario attivo in regione. Occorre pertanto concentrare le risorse sui traffici prevalenti, ovvero indirizzare i contributi a sostegno dei treni completi sia del tipo intermodale sia convenzionale in quanto modello più funzionale alla costruzione di un traffico economicamente sostenibile, più continuativo e pertanto maggiormente attrattivo per la domanda di trasporto.

BENEFICIARI DELL'INTERVENTO
Nel settore trasporto merci risultano varie tipologie di soggetti che possono risultare beneficiari degli aiuti di Stato. Nei casi esaminati è emerso come l'operatore multimodale risulti essere un soggetto idoneo alla fruizione dell'incentivo, visto il ruolo che ricopre nell'organizzazione e gestione del trasporto.
Questo ruolo chiave si ritrova nella definizione stessa di impresa logistica elaborata dalla Commissione (Direttiva 92/106/CEE del Consiglio dd. 7.12.1992 e successive modificazioni),

intendendo per tale qualsiasi impresa pubblica o privata che gestisce in conto proprio e/o per conto di terzi il trasporto combinato fra due o più modalità, disponendo di mezzi propri per almeno una di dette modalità ed organizzando pacchetti completi di trasporto combinato, acquisendo i servizi logistici necessari (trazione ferroviaria o stradale, materiale rotabile, operazioni di carico, scarico, sbarco, imbarco o trasbordo delle unità di trasporto intermodale (UTI)), nonché quant'altro necessario all'organizzazione completa del servizio e cura pertanto la parte principale del trasporto
Sono pertanto beneficiari coloro che organizzano il trasporto:

- gli spedizionieri
- gli MTO (multimodal transport operator) e gli operatori intermodali
- le imprese ferroviarie, ovviamente in alternativa rispetto al singolo traffico nel caso questo riceva già il finanziamento attraverso l'MTO.

I caricatori e le imprese industriali beneficiano del contributo anche se indirettamente in quanto l'operatore beneficiario diretto sconta il contributo dallo schema tariffario applicato agli utenti finali.
Inoltre, gli operatori della filiera della logistica ferroviaria beneficiano dei maggiori volumi di traffico generati "dall'effetto incentivo".
Il beneficiario del finanziamento è infatti tenuto a produrre in sede di istruttoria un listino corredato del calcolo analitico della sua composizione e della detrazione da contributo.

DURATA E PORTATA DELL'EROGAZIONE
Si è ipotizzato in prima istanza un intervento pari a 2,8 milioni di euro all'anno per tre anni.
Il contributo potrà essere ridotto a seconda del variare delle condizioni di mercato. Si prevede la facoltà di introdurre correttivi ai parametri di erogazione in itinere.
Gli aiuti sono finalizzati a compensare i differenti costi esterni delle diverse modalità.
Il calcolo dei costi esterni è quello proposto nel programma Marco Polo, in cui vengono stimati i costi esterni specifici dovuti all'inquinamento acustico, agli inquinanti e al clima, oltre a quelli connessi agli incidenti, all'infrastruttura e alla congestione.
Nell'ultimo Marco Polo (Call 2009) il differenziale tra treno e gomma risulta pari a 2 centesimi di euro per tonnellata chilometro, sensibilmente più alto rispetto all'edizione precedente (1,2 centesimi di euro per tonnellata chilometro).
Dal momento che una recente Comunicazione della Commissione Europea (si veda Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea del 22/7/2008) dimezza l'aiuto, il contributo regionale non può superare gli 1,0 centesimi di euro per tonnellata chilometro. Al contempo l'intensità dell'aiuto non deve superare il 30% del costo totale del trasporto ferroviario.
Si propone di incentivare i traffici ferroviari calcolando puntualmente la distanza chilometrica percorsa, fino a un massimo di 120 km in quanto distanza media percorsa in regione nel caso dei collegamenti di corto e medio raggio.
Sono ammissibili a finanziamento collegamenti extraregionali superiori ai 120 km ma in questo caso si beneficia di un contributo calcolato su un massimo di 120 km. Sono in ogni caso privilegiati i collegamenti con percorrenza entro il territorio della regione.
Quindi, a titolo di esempio, per un treno di 700 tonnellate di merce effettivamente trasportata si determina una contribuzione pari a 840 euro a servizio (tratta) nel caso dell'utilizzo dell'ultimo parametro Marco Polo ridotto del 50%.
L'utilizzo del parametro dell'euro per tonnellata per chilometro (€/t*km) incentiva il perseguimento di una maggior saturazione del treno.
Il parametro del passato Marco Polo ridotto del 50% pare essere sufficientemente consistente e maggiormente impattante in quanto in grado di attivare oltre 3.300 servizi, ovvero 37 collegamenti bi-settimanali all'anno, pari a oltre 93.000 mezzi equivalenti.

Una soluzione "ibrida" ipotizzata è quella di erogare un incentivo di importo decrescente negli anni così da garantire l'avvicinamento nel tempo ai prezzi di mercato. Ciò aumenterebbe la probabilità di mantenimento del servizio una volta terminato il regime transitorio di incentivazione.
L'aiuto verrebbe ad essere decrescente per i 3 anni di durata del servizio. Coerentemente con i parametri individuati dal Programma Marco Polo, il contributo potrebbe essere pari a 1,0 centesimi di euro per tonnellata per chilometro al primo anno, di 0,9 centesimi di euro per tonnellata per chilometro il secondo anno e di 0,8 centesimi di euro per tonnellata per chilometro il terzo e ultimo anno, così da garantire l'avvicinamento ai prezzi di mercato una volta terminato il regime degli aiuti.
Nel caso in cui il beneficiario sia l'impresa ferroviaria, non avendo questa, diversamente dallo spedizioniere e dall'MTO, da sostenere i costi di terminalizzazione e di trasferimento camionistico di ultimo miglio, la contribuzione sopra calcolata è ridotta di una percentuale pari al 30%.

SOGLIE, VINCOLI E CRITERI PREMIANTI

E' previsto lo svolgimento di un'istruttoria e a seguire la composizione di una graduatoria definita in virtù dell'individuazione di una serie di parametri premianti.
E' attribuito un punteggio crescente all'aumentare della frequenza dei collegamenti attivati su singola tratta in quanto una maggior frequenza e regolarità del trasporto risulta essere potenzialmente meglio in grado di attrarre traffico aggiuntivo.
Non è possibile erogare più di 600.000 euro di contributo per beneficiario su base annua, ritenuta soglia in grado di determinare impatti rilevanti sulla singola realtà di impresa, permettendo al contempo a più attori di accedere alle risorse stanziate.
Al fine di stimolare l'avvio di collegamenti ferroviari sostenibili nel tempo, che proseguano oltre la conclusione dei 3 anni di incentivazione, piuttosto che le iniziative di carattere "spot", si ipotizza un monte finanziamento annuo per richiedente maggiore nel caso di proposte di carattere pluriennale.
Coloro che beneficiano del contributo per tutti e 3 gli anni previsti si impegnano a non aumentare, dopo la conclusione del periodo di incentivazione, il prezzo di listino sulle linee incentivate al terzo anno di una cifra superiore al tasso di inflazione programmato per i 2 anni successivi la conclusione dell'erogazione del contributo.

IMPATTO STIMATO DELL'INCENTIVO

Dalle valutazioni effettuate rispetto ai traffici movimentati dalle modalità di trasporto meno impattanti, quali ad esempio l'idrovia, non si ravvisano rischi di possibile cannibalizzazione dei flussi fluviali da parte dei traffici ferroviari aggiuntivi che verrebbero a generarsi in virtù dell'incentivo. Attualmente infatti i principali traffici dell'idrovia sono generati da altre regioni e non hanno come origine e destinazione la Regione Emilia-Romagna.
Considerando una media di 700 tonnellate di merce effettivamente trasportata a treno si stima che un incentivo pari a 2.800.000 euro all'anno possa movimentare circa 2.300.000 tonnellate all'anno.
Così come indicato nella figura seguente, si ipotizza l'erogazione del contributo nell'arco del triennio 2011-2013.
Nell'ipotesi di un intervento regionale di tale portata si giungerebbe a un pieno recupero dei flussi persi già al 2011.
Dei 2,3 milioni di tonnellate all'anno guadagnati in virtù dello stanziamento, si stima che a conclusione del triennio di incentivazione ne vengano mantenuti circa 1,5 milioni.
In tale ipotesi al 2020 si stima si possano superare i 20 milioni di tonnellate complessivamente movimentati per ferrovia. Tale ipotesi include un effetto positivo in termini di attrazione di traffico aggiuntivo su ferro derivante dall'apertura dello scalo di Marzaglia pari a 3 milioni di tonnellate (stima RFI) da monitorare in quanto stima precedente all'acuirsi della crisi economica.

BENEFICI AMBIENTALI

La stima si benefici ambientali che segue è ottenuta prendendo i fattori di emissioni medi nazionali 2004 (Fonte APAT) per veicoli commerciali pesanti diesel:

NOx = 5,2 g/veic * km
COVNM = 0,9 g/veic * km
CO= 1,8 g/veic * km
SOx = 0,13 g/veic * km
CO2= 700 g/veic * km
PM10 = 0,37 g/veic * km

Il quadro della riduzione dei principali agenti inquinanti ottenuto considerando una riduzione di 246.000 veicoli pesanti diesel da 28 t nell'arco dei tre anni, ed ipotizzando un totale di 24.600.000 veicoli km (2milioni e 300mila tonnellate corrispondono a 82.000 camion da 28 tonnellate ciascuno, cioè 246.000 camion da 28 tonnellate, corrispondenti a 24.600.000 veicoli/Km) è il seguente:

Ipotesi di riduzione dei principali agenti inquinanti (in tonnellate)	
CO2	17.220,00
PM10	9,10
NOx	127,92
SOx	3,20
COVNM	22,14
CO	44,28

PRESENTAZIONE SINTETICA DELL'ARTICOLATO

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

Nell'articolo due 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 tre sono riportate le tipologie di trasporto ammesse a contributo, quelle escluse e viene chiarita la natura stessa dei contributi, la cui finalità è quella di compensare la differenza dei costi esterni tra trasporto su strada e trasporto ferroviario.

Nell'articolo quattro sono descritti i possibili beneficiari del contributo, mentre nell'articolo cinque viene indicata la durata dell'intervento, i termini e le modalità di presentazione delle domande e gli elementi salienti che deve contenere. Inoltre è indicato che un nucleo tecnico di valutazione potrà verificare la correttezza e la coerenza delle domande con gli obiettivi regionali.

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

guida per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie, che ci sia un limite massimo del contributo rispetto al costo totale del trasporto ferroviario.

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

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

Infine negli ultimi tre articoli è riportata da un lato la copertura finanziaria legata alle leggi annuali di bilancio, dall'altra viene assegnato all'Assemblea legislativa il controllo annuale sull'attuazione della legge e la valutazione dei risultati ottenuti e nell'ultimo articolo si subordina l'attuazione alla decisione favorevole della Commissione Europea.

ALLEGATO B

PROGETTO DI LEGGE REGIONALE :
INTERVENTI PER IL RIEQUILIBRIO DEL SISTEMA DEL TRASPORTO DELLE MERCI

Art. 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 intermodale e tradizionale;
   b) ridurre l' inquinamento ambientale e incrementare la sicurezza della circolazione.

Art. 2
Definizioni

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

   a) per trasporto intermodale a treno completo 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 tradizionale a treno completo si intende il trasporto ferroviario di merci che si avvale dell'utilizzo di carri tradizionali (carri coperti, pianali, ad alte sponde, a tramoggia, a tetto apribile e altre tipologie di uso corrente) per il servizio di trasporto ferroviario, mono o pluricliente, acquisito dall'impresa logistica o dall'impresa ferroviaria;
   c) per traffico tradizionale diffuso si intende il trasporto a collettame e a carro diffuso, effettuato assemblando e organizzando la spedizione di carri tradizionali di diversi utenti del servizio ferroviario;
   d) per autostrada viaggiante si intende il trasporto di veicoli stradali completi, motrice e semi-rimorchio con conducente, mediante carri ferroviari a pianale ribassato per tutta la loro lunghezza;
   e) per impresa logistica si intende qualsiasi impresa pubblica o privata che gestisce in conto proprio o per conto di terzi il trasporto tradizionale o intermodale, marittimo o terrestre, o multimodale, disponendo di mezzi propri per almeno una di tali modalità, organizzando pacchetti completi di trasporto ed acquisendo i servizi logistici necessari;
   f) per traffico aggiuntivo, o servizio aggiuntivo, rispetto all'annualità precedente si intende la realizzazione di nuovi servizi di trasporto ferroviario su nuovi tragitti e di nuovi servizi di trasporto ferroviario su tragitti esistenti, rispetto all'esercizio precedente;
   g) 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.

Art. 3
Oggetto degli interventi

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

a) servizi di trasporto intermodale a treno completo;

b) servizi di trasporto tradizionale a treno completo;

2. Non possono essere concessi contributi relativi al traffico tradizionale diffuso e all'autostrada viaggiante.

3. I contributi sono finalizzati a compensare la differenza dei costi esterni aggiuntivi del trasporto su strada rispetto al trasporto su rotaia, con particolare riferimento al trasporto ferroviario di corto raggio.

4. Il contributo regionale intende incidere su tutti i costi del servizio di trasporto, compresi tutti gli oneri accessori quali verifica, formazione treno e manovre.

Art. 4
Destinatari dei contributi

1. Sono destinatarie dei contributi tutte le imprese logistiche e le imprese ferroviarie, anche in forma consorziata o cooperativa, regolarmente costituite e aventi sede legale in uno degli Stati membri dell'UE, che organizzano il trasporto ferroviario.

Art. 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 da una relazione descrittiva dell'iniziativa e deve indicare, oltre agli elementi individuati dalla Giunta regionale ai sensi del comma 3:

a) le caratteristiche dei servizi e la previsione della spesa;

b) i benefici attesi dalla realizzazione dei servizi;

c) le fonti di finanziamento pubbliche, oltre a quelle regionali, a copertura della spesa prevista.

3. La Giunta regionale fissa entro il mese di febbraio di ogni anno 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, con atto da pubblicare sul sito della Regione Emilia-Romagna e nel Bollettino Ufficiale della Regione.

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

Art. 6
Misura dei Contributi

1. I contributi sono concessi, a fondo perduto, per ogni servizio ferroviario aggiuntivo rispetto all'anno precedente la presentazione della domanda, con origine e destinazione, ovvero con origine o destinazione presso un nodo ferroviario ubicato nel territorio della Regione Emilia-Romagna. Per

il primo anno di contribuzione sono concessi contributi in relazione ai servizi ferroviari aggiuntivi rispetto a quelli effettuati nel semestre precedente all'entrata in vigore della legge.

2. Il servizio aggiuntivo deve essere costituito almeno da due treni alla settimana.

3. Possono essere presentate domande di contributo per più servizi da organizzarsi anche sul medesimo tragitto.

4. Il contributo è calcolato su base chilometrica fino ad un massimo di 120 chilometri, anche se il tragitto è di lunghezza superiore.

5. Per ciascun servizio aggiuntivo può essere concesso il contributo per la durata minima di un anno e fino ad un massimo di 3 anni. Le richieste di contributi per servizi aggiuntivi triennali hanno priorità nell'assegnazione del contributo. L'impresa che beneficia del contributo per servizi della durata di un anno, non può chiedere il contributo per il finanziamento dei medesimi servizi anche l'anno successivo.

6. L'entità del contributo è stabilita in misura decrescente per ogni anno, salvo che per la quota di servizio aggiuntivo rispetto all'anno precedente, secondo le seguenti modalità:
   a) Per il primo anno è pari a 1 centesimo di euro per tonnellata al chilometro.
   b) Per il secondo anno è pari a 0,9 centesimi di euro per tonnellata al chilometro.
   c) Per il terzo è pari a 0,8 centesimi di euro per tonnellata al chilometro.

7. Il contributo è ridotto di una percentuale pari al 30%, nel caso in cui il beneficiario sia un'impresa ferroviaria.

8. L'importo massimo del contributo annuale concesso ad ogni impresa beneficiaria può essere fino a:
   a) 400.000 euro se i servizi aggiuntivi hanno la durata di un anno;
   b) 500.000 euro se i servizi aggiuntivi hanno la durata di due anni;
   c) 600.000 euro se i servizi aggiuntivi hanno la durata di tre anni.

9. I contributi non possono in ogni caso superare il 30% del costo totale del trasporto ferroviario, comprensivo degli oneri accessori quali verifica, formazione treno e manovre.

10. La ripartizione delle risorse avviene nel limite massimo della disponibilità.

Art. 7
Obblighi dei beneficiari

1. L'impresa beneficiaria deve scontare il contributo dallo schema tariffario applicato agli utenti finali.

2. L' impresa che beneficia dei contributi, si impegna a garantire la continuità dei servizi aggiuntivi oggetto di contributo almeno per i 2 anni successivi la conclusione del periodo di incentivazione.

3. L' impresa che beneficia dei contributi, si impegna, per i 2 anni successivi la conclusione del periodo di incentivazione, a non aumentare, per i servizi aggiuntivi oggetto di contributo, il prezzo di listino di una quota superiore al tasso di inflazione calcolato su base Istat.

Art. 8
Divieto di cumulo contributivo

1. I contributi previsti per i chilometri di tragitto finanziati dalla presente legge, come definiti all'art. 6, comma 4, non sono cumulabili con quelli eventualmente concessi in base ad altre normative. La richiesta di contributo deve contenere una dichiarazione attestante che sul medesimo chilometraggio non sono stati richiesti, né ottenuti, né si richiederanno, per i 2 anni successivi, altri finanziamenti con leggi regionali, statali, comunitarie o regolamenti a carattere locale.

Art. 9
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.

Art. 10
Clausola valutativa

1. L'Assemblea legislativa esercita il controllo sull'attuazione della presente legge e valuta i risultati ottenuti nel promuovere il trasporto ferroviario su merci. A tal fine, con cadenza annuale, la Giunta regionale presenta alla commissione assembleare competente una relazione che fornisca informazioni sui seguenti aspetti:

a) quanti servizi di trasporto ferroviario aggiuntivi sono stati realizzati nell'anno precedente e su quali tragitti;
b) a quanto ammonta l'incremento del traffico ferroviario di merci realizzato grazie agli interventi previsti dalla presente legge.

Art. 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.

ALLEGATO C

SCHEMA DEI TERMINI E MODALITA' PER LA CONCESSIONE DEI CONTRIBUTI AL TRASPORTO FERROVIARIO PER IL RIEQUILIBRIO DEL SISTEMA DEL TRASPORTO DELLE MERCI

Sommario:

1 Finalità

2 Definizioni

3 Destinatari dei contributi

4 Tipologie dei Servizi ammissibili

5 Condizioni di ammissibilità

6 Condizioni per la concessione dei contributi

7 Misura del contributo

8 Obblighi dei beneficiari

9 Presentazione delle domande

10 Valutazione delle domande e assegnazione dei contributi

11 Criteri di priorità per la composizione della graduatoria

12 Modalità di erogazione del contributo

13 Richiesta di anticipo

14 Liquidazione – Erogazione dei contributi

15 Controllo, decadenza e revoca del contributo

16 Monitoraggio

17 Informazioni sul procedimento amministrativo e tutela della privacy

18 Informazioni

19 Allegati

1. Finalità

- Ai sensi dell'art. 1 della legge regionale "Interventi per il Trasporto Ferroviario delle merci" con il presente atto la Regione Emilia-Romagna attiva 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 intermodale e tradizionale;
b) ridurre l' inquinamento ambientale e incrementare la sicurezza della circolazione.

- Finalità specifiche degli interventi sono:

c) Stimolare la crescita, ovvero incentivare i traffici ferroviari aggiuntivi rispetto all'annualità precedente, che rimangano in esercizio anche dopo la cessazione della contribuzione.
d) Incentivare i collegamenti di corto e medio raggio che hanno come origine e/o destinazione un nodo regionale, ovvero collegamenti intraregionali e interregionali con regioni confinanti.
e) Privilegiare la retroportualità in quanto strategica per lo sviluppo dei nodi regionali e in grado di esprimere ampi margini di crescita per il trasporto ferroviario, dando priorità ai collegamenti con i porti che sono penalizzati da colli di bottiglia o vincoli infrastrutturali.
f) Incentivare sia il traffico ferroviario intermodale sia il traffico ferroviario tradizionale, in quanto entrambi funzionali alle vocazioni del sistema produttivo regionale.
g) Incentivare traffici di treni completi in quanto modello più funzionale alla costruzione di un traffico sostenibile.

2. Definizioni

- Ai sensi degli artt. 2 e 4 della legge regionale "Interventi per il Trasporto Ferroviario delle merci", ai fini del presente provvedimento si applicano le seguenti definizioni:

a) per trasporto intermodale a treno completo si intende il trasporto ferroviario 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 tradizionale a treno completo si intende il trasporto ferroviario di merci che si avvale dell'utilizzo di carri tradizionali (carri coperti, pianali, ad alte sponde, a tramoggia, a tetto apribile e altre tipologie di uso corrente) per il servizio di trasporto ferroviario, mono o pluricliente, acquisito dall'impresa logistica o dall'impresa ferroviaria;
c) per impresa logistica si intende qualsiasi impresa pubblica o privata che gestisce in conto proprio e/o per conto di terzi il trasporto tradizionale o intermodale, marittimo o terrestre, o multimodale, disponendo di mezzi propri per almeno una di tali modalità, organizzando pacchetti completi di trasporto ed acquisendo i servizi logistici necessari (trazione ferroviaria o stradale, materiale rotabile, operazioni di carico, scarico, sbarco, imbarco o trasbordo delle unità di contenimento intermodale, nonché quant'altro necessario all'organizzazione completa del servizio e cura pertanto la parte principale del trasporto;
d) per impresa ferroviaria si intende qualsiasi impresa pubblica o privata titolare di una licenza, la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto di merci e/o di persone per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono solo la trazione, come stabilito dal decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188 (Attuazione della direttiva 2001/12/CE, della direttiva 2001/13/CE e della direttiva 2001/14/CE in materia ferroviaria);

e) per traffico aggiuntivo, o servizio aggiuntivo, rispetto all'annualità precedente si intende la realizzazione di nuovi treni ovvero di servizi di trasporto ferroviario su nuovi tragitti e/o di nuovi servizi di trasporto ferroviario su tragitti esistenti, rispetto all'esercizio precedente. Lo spostamento dei servizi da un impianto all'altro non è considerato traffico aggiuntivo;
f) per costi esterni del traffico merci 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 provvedimento nodi ferroviari, scali, terminal e piattaforme intermodali, nodi o poli logistici, si considerano sinonimi e si intende un terminale operativo ubicato sul territorio regionale, portuale, interno o di confine, dotato di infrastruttura ferroviaria e stradale ed eventualmente attrezzato per la gestione operativa dei traffici intermodali.

3. Destinatari dei contributi

- Sono destinatarie dei contributi tutte le imprese logistiche e le imprese ferroviarie, anche in forma consorziata o cooperativa, regolarmente costituite e aventi sede legale in uno degli Stati membri dell'UE che organizzano il trasporto ferroviario.

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

4. Tipologie dei Servizi ammissibili

- Sono ammessi al regime di contribuzione previsto dal presente atto:
  a) la realizzazione di servizi aggiuntivi rispetto all'anno precedente, di trasporto ferroviario intermodale a treno completo, con origine e/o destinazione presso un nodo ferroviario ubicato nel territorio della Regione Emilia-Romagna, costituito almeno da due treni alla settimana;
  b) la realizzazione di servizi aggiuntivi rispetto all'anno precedente, di trasporto ferroviario tradizionale a treno completo, con origine e/o destinazione presso un nodo ferroviario ubicato nel territorio della Regione Emilia-Romagna, costituito almeno da due treni alla settimana;

- Ai sensi dell'art. 2 della legge regionale "Interventi per il Trasporto Ferroviario delle merci", non sono erogati contributi per i servizi di traffico tradizionale diffuso o di autostrada viaggiante.

5. Condizioni di ammissibilità

- Il servizio per il quale si richiede il contributo deve essere aggiuntivo rispetto all'esercizio precedente la presentazione della domanda.

- Per il primo anno di avvio della legge possono essere concessi contributi in relazione ai servizi ferroviari aggiuntivi rispetto a quelli effettuati nel semestre precedente all'entrata in vigore del provvedimento.

- Non è ammesso il contributo per chilometri percorsi da treni o carri vuoti o per treni funzionali al ritorno dei contenitori;

- I contributi previsti per i chilometri di tragitto finanziati dal provvedimento (fino a 120km), non sono cumulabili con quelli eventualmente concessi in base ad altre normative. Tuttavia, è possibile cumulare gli aiuti con altre sovvenzioni regionali, nazionali o comunitarie per le parti restanti del tragitto. L'importo totale dei contributi deve essere dichiarato e scontato dallo schema tariffario applicato agli utenti finali. Il livello massimo dei contributi per tutto il tragitto non deve superare il 50% dei costi esterni del traffico merci che il trasporto ferroviario consente di evitare rispetto ai modi di trasporto concorrenti.

- Potranno essere riconosciuti anche i costi per la realizzazione dei servizi effettuati prima della data di approvazione del presente provvedimento. Dovranno essere comunque successivi all' 1 gennaio 2010.

6. Condizioni per la concessione dei contributi

- Il servizio aggiuntivo deve essere costituito almeno da due treni completi alla settimana ed avere le caratteristiche indicate al paragrafo 4.

- Le imprese possono presentare domanda di contributo per più servizi da organizzarsi anche sul medesimo tragitto purché ciascun servizio rappresenti traffico aggiuntivo e rientri nella soglia di almeno 2 treni per settimana.

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

- L'impresa che beneficia del contributo per servizi della durata di un anno, non può chiedere il contributo per il finanziamento dei medesimi servizi anche l'anno successivo.

- L'impresa beneficiaria del contributo deve scontare il contributo dallo schema tariffario applicato agli utenti finali.

- La domanda di contributo deve pervenire presso la sede della Regione entro e non oltre la data e l'ora indicate al successivo punto 9.

- Il servizio ammesso a contributo deve essere effettivamente avviato entro 6 mesi dalla pubblicazione della graduatoria, pena la revoca del contributo assegnato.

7. Misura del contributo

- Il contributo da erogare per ciascun servizio ammesso è calcolato su base chilometrica fino ad un massimo di 120 chilometri, anche se il tragitto è di lunghezza superiore. Tale parametro è stato calcolato quale distanza media delle principali relazioni ferroviarie regionali. Nel caso il tragitto del servizio sia inferiore a 120 chilometri, il contributo è quantificato in base ai chilometri di rete ferroviaria effettivamente percorsi;

- Il contributo regionale intende incidere su tutti i costi del servizio di trasporto, compresi tutti gli oneri accessori quali verifica, formazione treno e manovre.

- L'entità del contributo è stabilita nella misura di 1 centesimo di euro per tonnellata per chilometro. Nel caso in cui il servizio duri più di un anno l'entità del contributo è stabilita in misura decrescente per ogni anno, secondo le seguenti modalità:

a) per il primo anno è pari a 1 centesimo di euro per tonnellata per km;
b) per il secondo anno è pari a 0,9 centesimi di euro per tonnellata per km;
c) per il terzo è pari a 0,8 centesimi di euro per tonnellata per km.

- Nel caso in cui il servizio venga effettuato per più di un anno e incrementi la frequenza nel tempo, il contributo sarà decrescente di anno in anno salvo che per la quota di servizio aggiuntivo rispetto all'anno precedente, che sarà dell'importo massimo definito.

- Se il richiedente è l'impresa ferroviaria, non dovendo questa sostenere i costi di terminalizzazione e di trasferimento dell' ultimo miglio, la contribuzione sopra calcolata è ridotta di una percentuale pari al 30%.

- I contributi non possono in ogni caso superare il 30% del costo totale del trasporto ferroviario per ciascun servizio aggiuntivo.

- L'importo massimo del contributo annuale concesso ad ogni impresa beneficiaria è pari a:

a) 400.000 euro se i servizi aggiuntivi hanno la durata di un anno;
b) 500.000 euro se i servizi aggiuntivi hanno la durata di due anni;
c) 600.000 euro se i servizi aggiuntivi hanno la durata di tre anni.

- Nel caso in cui l'impresa che beneficia del contributo per servizi aggiuntivi di durata pluriennale rinunci anticipatamente alla realizzazione dei servizi finanziati, l'importo massimo del contributo annuale concesso (di cui al punto precedente) viene riportato all'importo massimo relativo all'anno precedente.

- La ripartizione delle risorse avviene nel limite massimo della disponibilità.

- Il livello di contributi stabilito può essere ridotto dalla Giunta regionale in presenza di condizioni di mercato più favorevoli, senza effetto retroattivo per i contributi ammessi a finanziamento pluriennale.

8. Obblighi dei beneficiari

- L'impresa beneficiaria deve scontare il contributo dallo schema tariffario applicato agli utenti finali.

- L'impresa che beneficia dei contributi, si impegna, per i 2 anni successivi la conclusione del periodo di incentivazione, a non aumentare, per i servizi aggiuntivi oggetto di contributo, il prezzo di listino di una quota superiore al tasso di inflazione calcolato su base Istat.

9. Presentazione delle domande

- Per l'ottenimento dei contributi le imprese interessate debbono presentare domanda in carta semplice, sottoscritta dal legale rappresentante, corredata dai seguenti documenti:

a) relazione descrittiva dell'iniziativa che deve comprendere:
   a1) per ciascun servizio aggiuntivo, descrizione sintetica delle caratteristiche del servizio con l'indicazione puntuale del tragitto, delle modalità utilizzate, della merceologia, della durata e dei costi da sostenere per il trasporto ferroviario;

a2) i benefici attesi dalla realizzazione dei servizi in termini di relazioni e nuove prospettive per l'impresa;

a3) le fonti di finanziamento pubbliche, oltre a quelle regionali, a copertura della spesa prevista;

a4) l'ammontare del contributo richiesto annualmente per ogni servizio e del contributo complessivo richiesto suddiviso annualmente, oltre alla dichiarazione da cui risulti che la domanda viene proposta da impresa logistica o da impresa ferroviaria;

b) iscrizione dell'impresa logistica alla Camera di Commercio, riportante la prevista certificazione antimafia, da cui risulti come oggetto sociale o come attività principale il trasporto, la spedizione o la logistica integrata, ovvero la vendita, la gestione e l'organizzazione dei rispettivi servizi di trasporto o la gestione e l'esercizio di piattaforme e terminal destinati al trasporto. L'impresa ferroviaria deve fornire gli estremi della licenza ministeriale per il trasporto ferroviario;

c) dichiarazione firmata dal legale rappresentante dell'impresa richiedente circa il rispetto dei contratti di lavoro e delle norme riguardanti la sicurezza sul posto di lavoro;

d) descrizione separata e dettagliata di ciascun servizio per il quale è richiesto il contributo: tipo di traffico (intermodale, tradizionale), itinerario, lunghezza precisa del percorso ovvero i chilometri totali su strada e su ferrovia e i chilometri percorsi all'interno dei confini regionali per ogni relazione, giorni e orari di esercizio, merceologia e tonnellaggio della merce trasportata, numero di treni previsti, materiale rotabile impiegato, modalità di terminalizzazione, attività svolte internamente e esternalizzate a terzi;

e) in caso di servizi pluriennali, il piano analitico di sviluppo dei servizi aggiuntivi.

f) documentazione dimostrativa del fatto che i traffici per cui si chiede il contributo sono traffici aggiuntivi, ovvero la descrizione dettagliata dei servizi ferroviari organizzati l'anno precedente la richiesta di contributo (o nei sei mesi precedenti se il contributo è richiesto per il primo anno);

g) dichiarazione di impegno a utilizzare il contributo esclusivamente per le finalità stabilite nello schema e a praticare lo schema tariffario dichiarato al punto successivo;

h) listino dei servizi per cui si richiede il contributo, corredato del calcolo analitico della sua composizione e della detrazione del contributo.

i) dichiarazione attestante che sul medesimo chilometraggio per cui si richiede il contributo non sono stati richiesti, né ottenuti, né si richiederanno per i 2 anni successivi, altri finanziamenti con leggi regionali, statali, comunitarie o regolamenti a carattere locale. Nel caso in cui l'impresa usufruisca di contributi per la parte restante del tragitto, dovrà dichiarare che il livello massimo dei contributi per tutto il tragitto non supera il 50% dei costi esterni del traffico merci;

l) documentazione analitica dimostrativa del fatto che i contributi richiesti non superano il 30% del costo totale del trasporto ferroviario.

- La domanda di contributo deve pervenire entro e non oltre il 15 marzo alle ore 12 dell'anno in corso presso la Direzione Generale Reti Infrastrutturali, Logistica e Sistemi di Mobilità, Regione Emilia-Romagna , sede di v.le A. Moro, 30 40127 Bologna.

10. 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 può avvalere di un nucleo tecnico di valutazione i cui componenti sono nominati dal Direttore Generale. L'istruttoria si conclude con la redazione di una graduatoria dei servizi ammissibili a contributo.

- Sarà effettuata una verifica a campione sulle dichiarazioni allegate alle domande presentate relative a servizi ammessi a contributo.

- L'impresa richiedente è tenuta a fornire risposta ad eventuali richieste di integrazione della documentazione, o di chiarimenti inerenti la domanda presentata, entro e non oltre 10 giorni dal ricevimento della richiesta.

- La graduatoria dei servizi ammessi a contributo sarà approvata con atto della Giunta e sarà resa pubblica sul sito della Regione Emilia-Romagna entro il 30 aprile dell'anno in corso. Della pubblicazione sul sito sarà dato avviso nel Bollettino Ufficiale della Regione.

- L'assegnazione del contributo e il contestuale impegno sarà effettuato con atto del Direttore Generale in base alla disponibilità delle risorse e ne sarà data comunicazione all'impresa beneficiaria.

11. Criteri di priorità per la composizione della graduatoria

- La Giunta regionale riconosce la priorità ai servizi aggiuntivi proposti, per la determinazione della graduatoria, in base a criteri premiali. L'attribuzione del punteggio si baserà sui seguenti 10 criteri:

a) Coerenza con gli obiettivi Regionali
   E' premiata la coerenza dei servizi proposti rispetto agli obiettivi del presente provvedimento e della programmazione regionale di settore.
b) Incentivo al corto raggio ferroviario intraregionale
   Sono premiate le relazioni ferroviarie la cui percorrenza prevede un tragitto con origine e destinazione all'interno della Regione Emilia-Romagna e, tra queste, le relazioni che prevedono il maggior numero di chilometri ferroviari all'interno della rete ferroviaria regionale.
c) Credibilità della proposta rispetto alla stabilizzazione del servizio
   Sono privilegiate le proposte che prevedono una durata pluriennale del servizio ferroviario proposto.
d) Incentivo al corto raggio ferroviario interregionale di confine
   Sono premiate le relazioni ferroviarie la cui percorrenza preveda un tragitto con origine e/ o destinazione dalle regioni confinanti con la Regione Emilia-Romagna e, tra queste, le relazioni che prevedono il maggior numero di chilometri ferroviari all'interno della Regione.
e) Efficienza del servizio di trasporto proposto
   E' premiato il maggior livello di saturazione del servizio proposto.
f) Collegamenti retroportuali e con obiettivi strategici regionali
   Vengono considerati privilegiati i collegamenti ferroviari retroportuali con particolare riferimento al Porto di Ravenna ed al Porto di La Spezia con utilizzo della linea ferroviaria Pontremolese.
g) Prolungamenti e provenienze nazionali e internazionali
   Si privilegiano i servizi che prevedono una prosecuzione ferroviaria verso altre destinazioni di lungo raggio (nazionali e internazionali) e le relazioni di lungo raggio con provenienze nazionali e/o internazionali e destinazione finale in Regione Emilia-Romagna.
h) Frequenza dei collegamenti

Si privilegiamo i collegamenti con frequenza superiore ai 2 treni completi a settimana (sono esclusi i ritorni a vuoto).

i) Qualità, completezza, credibilità e sostenibilità nel tempo del servizio
Qualità, completezza, credibilità e sostenibilità nel tempo del servizio proposto verranno ritenute requisiti premiali.

l) Operatività stabile sul territorio
Si privilegiano le imprese richiedenti operative in ambito regionale e che hanno l'intenzione di risiedervi per tutto il periodo di tempo di realizzazione dei servizi incentivati.

12. Modalità di erogazione del contributo

- I contributi saranno erogati in tre fasi:
  a) la prima, nella misura del 15% sull'intero ammontare del contributo concesso, alla dimostrazione dell'effettivo avvio del servizio, nonché a seguito di sottoscrizione di una polizza fideiussoria a copertura del valore equivalente all'anticipo erogato, rilasciata da istituto bancario o assicurativo;
  b) la seconda, a conclusione di ogni anno di durata del servizio, pari all'80% del contributo annuale previsto, previa verifica della congruità e legittimità della rendicontazione prodotta.
  c) La terza a saldo, pari alla quota complessiva rimanente, verrà erogata dopo due anni a partire dall'ultimo anno di contribuzione del servizio, previa verifica della documentazione richiesta.

- Ogni liquidazione ed erogazione sarà effettuata solo in seguito alla presentazione della domanda scritta da parte dell'impresa beneficiaria e alla consegna della documentazione richiesta.

13. Richiesta di anticipo

- Per l'ottenimento dell'anticipo, pari al 15% dell'intero ammontare del contributo concesso, le imprese interessate debbono presentare domanda in carta semplice, sottoscritta dal legale rappresentante, corredata dai seguenti documenti attestanti l'effettivo avvio del servizio:

  a) copia del contratto stipulato con l'impresa ferroviaria e/o stradale;
  b) per le imprese logistiche, nel caso non effettuino direttamente la trazione ferroviaria, la documentazione che individua il fornitore della trazione ferroviaria e dimostra l'espletamento della ricerca di mercato allargata ad almeno tre soggetti interessati;
  c) dichiarazione circa la disponibilità di accesso alle piattaforme di carico e scarico ed eventuali accordi stipulati con i gestori dei nodi logistici;
  d) schema tariffario effettivamente applicato al servizio avviato;
  e) documentazione attestante la sottoscrizione dell' impegno da parte del legale rappresentante della società alla restituzione della somma percepita, atto corredato da polizza fideiussoria a copertura del valore equivalente al contributo complessivo richiesto su base annua, rilasciata da istituto bancario o assicurativo, qualora il beneficiario decadesse dal contributo nei casi previsti ai punti precedenti. L'escussione della fideiussione avverrà a semplice richiesta dell'amministrazione regionale.

14. Liquidazione – Erogazione dei contributi

- Per l'ottenimento della liquidazione del contributo annuale relativo ai servizi effettuati ciascuna impresa deve presentare domanda in carta semplice, sottoscritta dal legale rappresentante, corredata dai seguenti documenti:

a) copia dei documenti di trasporto, delle lettere di vettura dei singoli servizi e dei contratti relativi all'annualità di effettuazione del servizio che dovranno contenere le seguenti informazioni:
   - a1) data di partenza e/o arrivo;
   - a2) scalo di carico e di scarico del trasporto ferroviario effettuato;
   - a3) località di partenza e di arrivo iniziale e finale del trasporto terrestre e/o porto di imbarco e porto di sbarco;
   - a4) dati identificativi del cliente che effettua la spedizione e il trasporto, del mittente e del ricevente;
   - a5) tariffa effettivamente praticata per il servizio, inclusi tutti gli oneri ad esso imputati;
   - a6) numero delle unità di trasporto;
   - a7) dimostrazione del tonnellaggio effettivo della merce trasportata.

- La documentazione di cui ai punti precedenti deve essere inviata entro il 28 febbraio dell'anno successivo all'effettuazione dei servizi;

- La liquidazione ed erogazione a saldo sarà effettuata a presentazione dei seguenti documenti:
  a) schema tariffario effettivamente applicato al servizio negli ultimi 2 anni;

15. Controllo, 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. Il beneficiario è tenuto a restituire interamente le somme percepite.

- Qualora il beneficiario interrompa per qualsiasi motivo l' effettuazione del servizio prima della scadenza annuale, dovrà restituire l'anticipo già percepito e non potrà ottenere il contributo per la quota parte del servizio effettuato in quell'anno.

- Il beneficiario che ha ottenuto il contributo per più di un anno e rinuncia al servizio dopo il primo anno, non potrà accedere a successivi contributi per lo stesso servizio.

- Sarà effettuata una verifica a campione sull'effettuazione dei servizi che hanno usufruito del contributo regionale.

16. Monitoraggio

- L'impresa beneficiaria deve nominare e comunicare alla Direzione Generale Reti Infrastrutturali, Logistica e Sistemi di Mobilità, un referente unico per tutti i servizi ammessi a contributo;

- La Regione Emilia-Romagna ha facoltà di richiedere eventuale documentazione integrativa qualora si renda necessario disporre di ulteriore documentazione, informazioni o attestazioni. L'impresa beneficiaria, attraverso il referente è tenuta a fornire eventuali dati relativi all'andamento dei servizi ammessi a contributo e realizzati, su specifica richiesta della Regione Emilia-Romagna,

fino all'erogazione a saldo del contributo. L'impresa beneficiaria, attraverso il referente è tenuta a rispondere entro un mese e con completezza alle richieste formulate dalla Regione.

17. 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.

18. 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 telefoniche è inoltre possibile chiamare i seguenti numeri:
051.527..... / 051.527.....

19. Allegati (eventuali)

- I sopra indicati 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).

Allegato parere di regolarità amministrativa

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/2009/1285

data 22/07/2009

IN FEDE
Paolo Ferrecchi

omissis

L'assessore Segretario: Zanichelli Lino

Il Responsabile del Servizio

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

BIANCHEDI ROBERTA