

PROGETTO DI LEGGE:
"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) "

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 ripresenta 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 ALTRASPORTO 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 UE;

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.

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. 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.