



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

Reg.delib.n. **2036**

Prot. n. D330-2014

VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA PROVINCIALE

O G G E T T O:

L.p. n. 16/1993, art. 16 bis, c.2. Disposizioni per favorire il trasporto integrato.

Il giorno **24 Novembre 2014** ad ore **08:10** nella sala delle Sedute
in seguito a convocazione disposta con avviso agli assessori, si è riunita

LA GIUNTA PROVINCIALE

sotto la presidenza del

PRESIDENTE

UGO ROSSI

Presenti:

VICE PRESIDENTE
ASSESSORI

ALESSANDRO OLIVI
DONATA BORGONOVO RE
CARLO DALDOSS
MICHELE DALLAPICCOLA
SARA FERRARI
MAURO GILMOZZI
TIZIANO MELLARINI

Assiste:

LA DIRIGENTE

PATRIZIA GENTILE

Il Presidente, constatato il numero legale degli intervenuti, dichiara aperta la seduta

Il Relatore comunica:

La proposta di deliberazione in esame, attuativa dell'art. 16bis della Lp 16/1993, come integrato con l'art. 35 della legge provinciale 14 maggio 2014, n. 3, in tema di aiuti ai soggetti gestori dei servizi di trasporto integrato ferro gomma, parte dalla presa d'atto della crisi, che perdura ormai da anni, del trasporto ferroviario delle merci.

Nonostante le indicazioni provenienti dall'Europa (si vedano da ultimo il Programma Marco Polo II, il Libro bianco sui trasporti del 28 marzo 2011 e la raccomandazione «Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile» COM(2011)144, che individuano nel trasferimento di traffico dalla strada alla rotaia la via maestra per ridurre i costi esterni prodotti dal trasporto delle merci, in termini di usura delle infrastrutture, intasamenti, inquinamento atmosferico, inquinamento acustico, costi umani e sociali derivanti dagli incidenti con danni alle persone), il cosiddetto «cargo ferroviario» in Italia continua a calare sensibilmente anno dopo anno. Secondo i dati dell'Union internationale des chemins de fer(UIC), dal 2007 ad oggi il traffico ferroviario delle merci sarebbe diminuito di circa il 50 per cento.

Questo crollo è avvenuto nonostante la liberalizzazione del mercato del trasporto ferroviario delle merci avvenuta ad opera dei decreti legislativi n. 188 del 2003 e n. 268 del 2004 che, dopo la storica direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991 hanno dato attuazione al cosiddetto «primo pacchetto ferroviario» di cui alle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE, 2001/14/CE e 2001/16/CE, e che hanno consentito l'ingresso nel mercato a una quindicina di nuovi operatori i quali ora detengono circa il 30 per cento del traffico ferroviario. In realtà, in assenza di una precisa strategia pubblica di sostegno, il cargo ferroviario rischia di perdere ulteriori quote di mercato in favore del trasporto stradale, più flessibile e competitivo, anche se sensibilmente più costoso a carico della collettività, come dimostrano numerosi studi internazionali sul tema.

Solo in termini di emissioni di anidride carbonica (CO₂), la perdita di 15.000 milioni di tonnellate al chilometro di traffico ferroviario delle merci nel 2012 rispetto al 2007 e il suo presumibile trasferimento sulla gomma hanno provocato nel 2012 maggiori emissioni (utilizzando le misure EcoTransit) per quasi 700.000 tonnellate, cioè poco meno dell'1 per cento di tutte le emissioni di gas serra prodotte in Italia nello stesso anno da tutte le modalità di trasporto, di persone e di cose.

Se poi si passa a ragionare in termini più complessi di costi esterni medi marginali per modo di trasporto espressi in euro, è significativa la tabella, pubblicata il 16 dicembre 2011 dalla Commissione europea nel contesto della decisione sul regime di sostegno italiano «ferrobonus», decisione C (2011) 9794.

COSTI ESTERNI MEDI MARGINALI DEI TRASPORTI, PER MODO, IN ITALIA NELL'ANNO
2010

(in euro per 1.000 tonnellate al chilometro)

<i>Elemento di costo</i>	<i>Trasporto stradale</i>	<i>Trasporto ferroviario</i>
Incidenti	5,1	0,29

Rumore	2,0	2,30
Agenti inquinanti	5,8	0,31
Costi climatici	2,3	1,24
Congestione	2,8	0,24
Totale	17,9	4,38
Differenza di costo rispetto al trasporto stradale	13,52 euro per 1.000 tonnellate al chilometro	

Differenza di costo dunque rispetto al trasporto stradale pari a 13,52 euro per 1.000 tonnellate al chilometro (in relazione alla tabella va precisato che 1.000 tonnellate sarebbero il peso di un solo treno merci completo e che la differenza di costi si riferisce a un solo chilometro di percorrenza).

Secondo tali stime, nel 2010 in Italia si sono sopportati maggiori costi esterni per oltre 400 milioni di euro per effetto della perdita di traffico ferroviario delle merci presumibilmente trasferito alla strada. Viceversa, se tutto il trasporto stradale oltre i 300 chilometri di percorrenza (cioè la fascia del trasferimento modale quantificata in oltre 60.000 milioni di tonnellate al chilometro) potesse essere trasferito su rotaia, il risparmio di costi esterni si avvicinerebbe a un miliardo di euro.

La presente proposta di deliberazione si prefigge di introdurre alcuni elementi per dare sostegno del trasporto ferroviario delle merci, individuando un regime di aiuti alle imprese (gestori di trasporti integrato ferro gomma) che possano effettuare il "ribaltamento" del contributo sulle imprese utenti dei servizi di trasporto in relazione alle tonnellate di merce movimentate presso scali intermodali presenti sul territorio provinciale, il tutto coerentemente con la comunicazione della Commissione 2008/C 184/07 "Linee guida comunitarie per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie".

Tutto ciò premesso

LA GIUNTA PROVINCIALE

- visto l'art. 16 bis della legge provinciale 9 luglio 1993 n. 16;
 - viste le verifiche informali sul presente provvedimento condotte dalle strutture di staff;
- a voti unanimi, espressi nelle forme di legge,

d e l i b e r a

- 1) di approvare i criteri per la concessione di aiuti a sostegno del trasporto integrato ferro gomma di cui all'allegato documento, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;
- 2) di dare atto che, ai sensi del comma 2 bis dell'art. 16 bis della Lp 16/93, l'efficiacia dei presenti criteri attuativi resta subordinata alla decisione di autorizzazione della Commissione europea sul regime di aiuti come introdotto dal medesimo art. 16 bis;
- 3) di dare atto che, ad esito dell'esame comunitario e relativa autorizzazione di cui al precedente punto 2), il presente provvedimento ed allegati criteri saranno pubblicati sul Bollettino Ufficiale della Regione.

RA

Allegato parte integrante

Criteria e modalità per la concessione di aiuti a sostegno del trasporto integrato ferro gomma

CRITERI E MODALITA' PER LA CONCESSIONE DI AIUTI A SOSTEGNO DEL TRASPORTO INTEGRATO FERRO GOMMA

Articolo 1 Finalità

1. La Provincia Autonoma di Trento, allo scopo di favorire lo sviluppo del trasporto integrato ai sensi dell'art. 16 bis della legge provinciale 9 luglio 1993, n. 16, come integrato con l'art. 35 della legge provinciale 14 maggio 2014, n. 3, concede aiuti ai soggetti gestori dei servizi di trasporto integrato ferro gomma.
2. Il regime di aiuti, coerentemente con la comunicazione della Commissione 2008/C 184/07 Linee guida comunitarie per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie, è commisurato e posto a compensazione ai differenti costi esterni e di infrastruttura specifici connessi all'uso di infrastrutture di trasporto concorrenti e indirizzato ad una effettiva riduzione dei costi di accesso al trasporto ferroviario.

Articolo 2 Definizioni

1 Ai fini dell'applicazione dei presenti criteri, valgono le seguenti definizioni:

- a) trasporto integrato: si intende il trasporto di merci qualora una parte avvenga su ferrovia;
- b) impresa ferroviaria: qualsiasi impresa pubblica o privata la cui attività è la prestazione di servizi ferroviari di trasporto di merci o di persone e che garantisce obbligatoriamente la trazione;
- c) impresa di trasporto integrato: qualsiasi impresa pubblica o privata la cui attività consiste nel trasporto e che organizza a beneficio di terzi ed eventualmente anche proprio, la tratta ferroviaria del trasporto;
- d) gestore dell'infrastruttura: qualsiasi ente pubblico o impresa pubblica o privata incaricato della costruzione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria;
- e) rete: l'intera infrastruttura ferroviaria detenuta e gestita da un gestore dell'infrastruttura;
- f) scalo intermodale o centro intermodale: area opportunamente attrezzata per la movimentazione delle merci posta in immediata prossimità ed in collegamento con infrastrutture stradali e ferroviarie, chiaramente delimitata e dotata dei servizi e delle attrezzature necessarie ai trasferimenti delle suddette merci da vettori su gomma a vettori su rotaia;
- g) costi esterni e di infrastruttura non recuperati: costi non pagati dall'utente dal sistema di trasporto sotto forma di oneri specifici.

Articolo 3 Beneficiari e requisiti

1. Possono chiedere gli aiuti per accedere alle infrastrutture ferroviarie nell'ambito del trasporto delle merci, i soggetti gestori dei servizi di trasporto integrato che siano imprese regolarmente costituite ed aventi sede legale in uno degli Stati membri dell'Unione Europea, che organizzano la spedizione del trasporto combinato su strada e ferrovia (con scalo presso un centro intermodale situato nel territorio provinciale lungo la ferrovia del Brennero), e che garantiscano gli standard qualitativi e le disposizioni di cui ai presenti criteri.
2. I soggetti di cui al comma 1 devono avere come oggetto sociale o come attività principale il trasporto, la spedizione e 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 integrato. Devono altresì rispettare i contratti collettivi di lavoro nazionali e locali, nonché le vigenti normative in materia di sicurezza e di tutela della salute dei lavoratori sul posto lavoro.
3. Considerata la valenza ambientale del presente regime di aiuti, gli stessi sono rivolti alle imprese di trasporto integrato che effettuino servizi ricomprensenti, in tutto o in parte, la tratta ferroviaria tra Trento e Borghetto all'Adige con luogo di carico o scarico delle merci in un centro intermodale collocato sul territorio provinciale.

Articolo 4 Determinazione e intensità dell'aiuto

1. Il presente regime di aiuto, essendo posto a compensazione dei differenti costi esterni, così come specificato nell'articolo 1, è indirizzato ad un'effettiva riduzione dei costi di accesso al trasporto integrato per le imprese e pertanto è commisurato all'effettivo numero di tonnellate movimentate presso centro intermodale nel territorio della provincia di Trento.
2. Per ogni tonnellata di merce, con origine o destinazione presso un centro intermodale nel territorio della provincia di Trento, movimentata in carico o scarico è corrisposta all'impresa di trasporto integrato una agevolazione corrispondente al maggiore costo di accesso all'infrastruttura ferroviaria, rispetto all'onere sopportato avvalendosi del trasporto stradale e valutato, in prima applicazione, pari a 2 euro per ogni tonnellata di merce.
3. Non è ammesso il cumulo degli aiuti del presente regime di aiuto con altri aiuti della stessa natura che compensino direttamente o indirettamente i costi di accesso all'infrastruttura ferroviaria nella provincia di Trento, qualora il cumulo superi il 30% del costo totale del trasporto integrato nel limite del 50% dei costi ammissibili avendo riguardo ad altri aiuti.

4. La Provincia Autonoma di Trento si riserva di rideterminare riducendo l'entità dell'aiuto negli anni successivi a quello di prima applicazione qualora le condizioni più favorevoli di mercato lo dovessero consentire.

Articolo 5 Trazione ferroviaria

1. I soggetti gestori dei servizi di trasporto integrato, che intendono organizzare un servizio di trasporto integrato e fruire delle incentivazioni devono individuare il fornitore della trazione ferroviaria dei trasporti in arrivo e partenza dalla provincia di Trento secondo criteri di non discriminazione di economicità e trasparenza.
2. I soggetti di cui al comma 1, in proprio o tramite le imprese ferroviarie, devono garantire la disponibilità delle tracce orarie sulla rete italiana e sulle reti estere, documentate dal gestore dell'infrastruttura, necessarie a svolgere il proprio servizio di trasporto integrato. Le imprese in parola devono predisporre un apposito capitolato d'oneri, nel quale siano individuati i servizi richiesti anche in termini qualitativi.

Articolo 6 Termini e modalità di presentazione delle domande e documentazione da allegare

1. La domanda di contributo può essere presentata dai soggetti gestori dei servizi di trasporto integrato, con riferimento ai servizi prestati nel semestre precedente nei termini di cui all'art. 10.
2. La domanda, in regola con l'imposta di bollo, deve essere presentata alla struttura provinciale competente in materia di trasporto integrato e deve contenere la dichiarazione sostitutiva, resa ai sensi degli articoli 46 e 47 del Dpr 445/2000, relativa al possesso dei requisiti di cui all'art. 3. Deve contenere altresì la dichiarazione di impegno a garantire l'accessibilità senza discriminazioni al servizio di trasporto integrato da parte delle imprese e ad utilizzare il contributo esclusivamente per le finalità stabilite dall'art. 16 bis della legge provinciale 9 luglio 1993, n. 16 e dai presenti criteri.
3. Alla domanda deve essere allegata la seguente documentazione:
 - a) descrizione dettagliata del servizio prestato (itinerario, orari, tracce orarie disponibili, organizzazione delle operazioni di carico e scarico, disponibilità e numero del materiale rotabile effettivamente impiegato, ecc.);
 - b) copia del contratto stipulato con l'impresa ferroviaria;
 - c) dichiarazione circa la disponibilità di accesso alla piattaforma di carico e scarico ed eventuali contratti stipulati con i gestori di dette piattaforme logistiche;
 - d) schema tariffario effettivamente applicato alle imprese, con calcolo analitico della sua composizione e detrazione dell'importo concesso o concedibile a titolo di contributo dalla legge provinciale;
 - e) copia dell'ordine di spedizione e dell'ordine di ritiro dei singoli trasporti, comprendente le seguenti informazioni:

- 1) date e ora di partenza e/o di arrivo;
- 2) piattaforma o scalo o stazione di carico e di scarico del trasporto integrato;
- 3) tariffa effettivamente praticata all'impresa, inclusi tutti gli oneri ad essa imputati (qualora la tariffa non sia indicata nell'ordine, l'interessato dovrà produrre la necessaria documentazione ovvero una dichiarazione in cui la stessa sia chiaramente indicata per ogni viaggio).

Art. 7

Istruttoria delle domande e concessione dell'aiuto

1. Gli aiuti sono concessi sulla base del numero di tonnellate di merce movimentate da imprese di trasporto sulla rete ferroviaria provinciale con partenza/arrivo da centri intermodali posti in provincia di Trento.
2. La concessione degli aiuti è disposta con provvedimento del dirigente della struttura competente di cui all'art. 6 comma 2, da adottarsi nel termine di sessanta giorni dal termine di scadenza di presentazione delle domande, previa verifica della congruità e legittimità della documentazione di cui all'art. 6, a condizione che siano state movimentate un numero minimo di 10.000 tonnellate di merce su base semestrale secondo attestazione del numero di tonnellate prodotta resa, per ogni impresa di trasporto integrato, a cura del soggetto gestore della piattaforma intermodale utilizzata dalle stesse nel territorio della Provincia di Trento.
3. In caso di concorrenza di domande che cumulino un totale di contributo potenziale superiore alle disponibilità di bilancio previste allo scopo, assumendo a riferimento le somme annuali disponibili ripartite in uguale misura sui due semestri, il provvedimento di concessione opera una riduzione percentuale uniforme di contributo su tutte le domande ammissibili.

Articolo 8

Liquidazione

1. I contributi saranno liquidati ad avvenuta esecutività del provvedimento di concessione e secondo le modalità consentite dal patto di stabilità interno.

Articolo 9

Decadenza dagli aiuti

1. La struttura provinciale competente dispone la decadenza dagli aiuti nel caso in cui l'impresa:
 - a) non utilizza gli importi dell'aiuto per le finalità fissate dalla legge, e cioè non contribuisce con l'intera quota del contributo alla riduzione delle tariffe effettivamente praticate alle imprese utenti finali del trasporto integrato;
 - b) non rispetta gli impegni assunti con le dichiarazioni rese nella domanda;

- c) sono accertate dichiarazioni false o mendaci;
- d) modifica lo schema tariffario praticato alle imprese di autotrasporto di cui al comma 3 dell'articolo 6, senza averne data preventiva e motivata comunicazione alla struttura provinciale competente ed avendone ricevuto consenso scritto.

2. Sono fatte salve più gravi conseguenze giudiziarie.

Articolo 10 Durata del regime di aiuti

1. In conformità alla normativa europea in materia, il regime di aiuto previsto dai presenti criteri ha una durata triennale.
2. In sede di prima applicazione il termine di presentazione delle domande viene fissato in trenta giorni dalla scadenza del semestre decorrente dalla pubblicazione dei presenti criteri sul Bollettino Ufficiale della Regione.
3. I termini di presentazione delle domande per i semestri successivi al primo sono fissati in trenta giorni dalla scadenza del semestre precedente.