



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

ADUNANZA N. 151 LEGISLATURA N. IX

delibera
1709

DE/VI/ITE Oggetto: Individuazione dei termini e modalità per
 0 NC l'espletamento del bando per la concessione di
 contributi in attuazione dell'art. 31 della L.R.
 Prot. Segr. 20/2011 "Misure per il miglioramento delle condizioni
 1871 ambientali e per lo sviluppo dell'intermodalità"

Lunedì 10 dicembre 2012, nella sede della Regione Marche, ad Ancona, in via Gentile da Fabriano, si è riunita la Giunta regionale, regolarmente convocata.

Sono presenti:

- | | |
|----------------------|----------------|
| - GIAN MARIO SPACCA | Presidente |
| - PAOLO PETRINI | Vicepresidente |
| - ANTONIO CANZIAN | Assessore |
| - SANDRO DONATI | Assessore |
| - PAOLO EUSEBI | Assessore |
| - PIETRO MARCOLINI | Assessore |
| - LUCA MARCONI | Assessore |
| - ALMERINO MEZZOLANI | Assessore |
| - LUIGI VIVENTI | Assessore |

Sono assenti:

- | | |
|------------------|-----------|
| - SARA GIANNINI | Assessore |
| - MARCO LUCHETTI | Assessore |

Constatato il numero legale per la validità dell'adunanza, assume la Presidenza il Presidente della Giunta regionale, Gian Mario Spacca. Assiste alla seduta il Segretario della Giunta regionale, Elisa Moroni. Riferisce in qualità di relatore l'Assessore, Luigi Viventi. La deliberazione in oggetto è approvata all'unanimità dei presenti.

NOTE DELLA SEGRETERIA DELLA GIUNTA

Inviata per gli adempimenti di competenza

- alla struttura organizzativa: _____
- alla P.O. di spesa: _____
- al Presidente del Consiglio regionale
- alla redazione del Bollettino ufficiale

Il _____

L'INCARICATO

Proposta o richiesta di parere trasmessa al Presidente del Consiglio regionale il _____

prot. n. _____

L'INCARICATO



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE
ADUNANZA n. _____ LEGISLATURA VIII

OGGETTO: Individuazione dei termini e modalità per l'espletamento del bando per la concessione di contributi in attuazione dell' art. 31 della L.R. 20/2011 "Misure per il miglioramento delle condizioni ambientali e per lo sviluppo dell'intermodalità"

LA GIUNTA REGIONALE

VISTO il documento istruttorio, riportato in calce alla presente deliberazione, predisposto P.F. Viabilità e Demanio Idrico del Servizio Infrastrutture, Trasporti ed Energia, dal quale si rileva la necessità di adottare il presente atto;

RITENUTO, per i motivi riportati nel predetto documento istruttorio e che vengono condivisi, di deliberare in merito;

VISTA l'attestazione della copertura finanziaria di cui all'articolo 48 della Legge regionale 11 dicembre 2001, n. 31;

VISTA la proposta del dirigente del Servizio Infrastrutture, Trasporti ed Energia, che contiene il parere favorevole di cui all'articolo 16, comma 1, lettera d) della legge regionale 15 ottobre 2001, n. 20 sotto il profilo della legittimità e della regolarità tecnica della presente deliberazione;

VISTO l'articolo 28 dello Statuto della Regione Marche;

con la votazione, resa in forma palese, riportata a pag.1;

DELIBERA

1. di approvare "i Termini e modalità per la concessione dei contributi per lo sviluppo dell'intermodalità delle merci" come riportato nell'allegato "A", parte integrante e sostanziale del presente atto;
2. di demandare al Dirigente della P.F. Viabilità e Demanio Idrico la predisposizione del bando, e i successivi atti sequenziali, per la concessione dei contributi per lo sviluppo dell'intermodalità nella Regione Marche in attuazione all'art.31 della L.R. 20/2011(Misure per il miglioramento delle condizioni ambientali e per lo sviluppo dell'intermodalità);
3. di condizionare l'erogazione del contributo all'ottenimento della decisione favorevole sulla presente misura, in tema di aiuti di stato, da parte della Commissione Europea;
4. di stabilire che per l'anno 2012 si farà fronte all'onere di 500.000,00 euro, derivante dalla presente deliberazione, con la disponibilità esistente sul capitolo 42701164 del bilancio 2012.

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA REGIONALE

(Elsa Moroni)

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE
(Gian Mario Spacca)



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE
ADUNANZA n. _____ LEGISLATURA VIII

Normativa di riferimento

- Regolamento (CE) n. 1692/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 2006, che istituisce il secondo programma Marco Polo relativo alla concessione di contributi finanziari comunitari per migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto merci (Marco Polo II) e abroga il regolamento (CE) n. 1382/2003 (1) - Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea serie L 328 del 24/11/2006
- "Nuovo Piano Nazionale della Logistica 2011-2020", approvato dalla Consulta per l'autotrasporto e per la logistica dicembre 2010;
- Libro Bianco adottato della Commissione il 28 marzo 2011 "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile"
- LR 31 ottobre 2011, n. 20 recante "Assestamento di bilancio 2011"(B.U. 08 novembre 2011, n. 91 Suppl. n. 7).
- Piano Regionale Infrastrutture, Trasporto merci, Logistica, approvato dall'Assemblea legislativa delle Marche con DACR n. 51 del 30/07/2012 (BUR 70/2012).

DOCUMENTO ISTRUTTORIO

La Regione Marche, relativamente al macro sistema nazionale ed internazionale dei trasporti, si caratterizza come una regione periferica con conseguente complessità di connessione e partecipazione ai processi di integrazione europea. Ne è la conferma il risultato, seppur ancora non definitivo, della revisione della rete del trasporto Trans-europea che lascia le Marche fuori dai 10 Corridoi Strategici, nonostante quattro di questi attraversino l'Italia e sia il porto di Ancona sia la rete ferroviaria che quella autostradale siano inseriti nel "core network". Il Corridoio Baltico – Adriatico, del quale la Regione ed il Governo Centrale, hanno in più sedi richiesto l'estensione almeno sino ad Ancona, si ferma a Ravenna e solo di recente il Consiglio dei Ministri dei Trasporti dell'Unione Europea, nella seduta del 7 giugno, ha accolto l'inclusione nel Corridoio Helsinki-La Valletta, della diramazione verso il porto di Ancona, tramite la tratta ferroviaria Bologna-Ancona.

Per permettere un adeguato sviluppo del tessuto economico-produttivo e per migliorare le condizioni del trasporto, nell'ultimo decennio sono stati fatti importanti investimenti nei principali nodi logistici infrastrutturali della Regione (Porto di Ancona, Aeroporto di Ancona-Falconara ed Interporto di Jesi).

Al fine di allineare le prestazioni nella Regione Marche a quelle di altre reti infrastrutturali e soprattutto per raggiungere i target indicati dall'Unione Europea, si ritiene opportuno sui "modi e sui nodi del sistema trasportistico", promuovere modalità di trasporto delle persone e delle merci alternative rispetto a quelle attuali, fortemente sbilanciate verso il "tutto gomma".

Queste sono anche le indicazioni della Commissione Europea che, tra i dieci obiettivi indicati nel *Libro Bianco* adottato il 28 marzo 2011 "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile", prevede che il 30% del trasporto delle merci superiore a 300 km deve passare entro il 2030 verso ferrovia e/o mare e questa quota dovrebbe raggiungere il 50% entro il 2050.

Posizione analoga sull'intermodalità viene ribadita anche nel Piano Nazionale della Logistica, che individua linee strategiche, obiettivi ed azioni tendenti alla riduzione delle inefficienze logistiche ed al rilancio della competitività del Paese, riconoscendo il ruolo fondamentale dell'interscambio modale.

Lo sviluppo dell'intermodalità nella logistica consentirà alla comunità sociale, agli operatori economici, agli Enti regionali e locali di beneficiare dei vantaggi derivanti da un modello trasportistico maggiormente performante in termini di efficienza complessiva, che assorbe, senza generare ricadute negative, costi diretti ed indiretti (esterni), tanto più considerando che sul corridoio Adriatico, asse di collegamento primario della nostra regione, si riversa il 40% del traffico merci nazionale.



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE
ADUNANZA n. _____ LEGISLATURA VIII

Per raggiungere gli obiettivi sopra indicati oltre alle opere di adeguamento della rete ed al necessario rilancio del complesso ferroviario, serve un "salto culturale" del sistema, difficilmente realizzabile, se non migliorando la performance economica complessiva, avviando progetti che utilizzino la modalità di cui trattasi favorendo altresì la coesione e il riequilibrio del sistema dei trasporti regionale in un'ottica di sostenibilità.

Con riferimento alle disposizioni del Nuovo Piano Nazionale della Logistica 2011-2020 attenzione particolare va dedicata infatti ai regimi di incentivazione per l'intermodalità, che il mercato indica, allo stato, come determinanti per orientare una quota non irrilevante della domanda verso combinazioni di trasporto diverse dal tutto-strada e di stimolare il caricatore o autotrasportatore a sperimentare e consolidare soluzioni di trasporto nuove, favorendo altresì forme di aggregazione della domanda.

L'integrazione modale richiede una pluralità di interventi convergenti, anche sul piano normativo e infrastrutturale. Con riferimento alle azioni positive di incentivazione è evidente la necessità di stabilizzare il finanziamento delle misure che spingono gli operatori a modificare e consolidare scelte di trasporto intermodali allo scopo di fidelizzare la domanda verso modalità -che richiedono concentrazione di volumi.

L'azione pubblica deve favorire la concentrazione di traffici su collegamenti adatti allo shift modale, per distanze e tipologie di merci, con l'obiettivo di far emergere e consolidare i corridoi di terra o di mare che abbiano elevata valenza logistica, cioè rispondano effettivamente ai flussi di mercato, si connettano efficacemente alle reti a monte e a valle, e possano essere tendenzialmente accompagnati verso l'autosostenibilità.

Tali misure contribuiranno a favorire la crescita dell'imprenditorialità logistica, tendenzialmente sottodimensionata, e correggere l'eccessiva polverizzazione dell'autotrasporto nonché l'incentivazione degli investimenti in innovazione e intermodalità, compresi gli investimenti in ICT e quelli per adeguare mezzi e attrezzature ai migliori standard ambientali, energetici e operativi.

A partire dal gennaio 2012 si sono tenuti tavoli tecnici fra Regione Marche, Interporto Marche SpA e Autorità Portuale di Ancona, al fine di avere un confronto con tutti gli attori principali per definire le successive azioni operative e poter avviare sperimentazioni in tal senso, mediante l'articolo 31 della L.R. n.20/2011 avente ad oggetto proprio "Misure per il miglioramento delle condizioni ambientali e per lo sviluppo dell'intermodalità" per il quale è stata prevista una dotazione finanziaria in bilancio di euro 500.000,00.

Poiché si potrebbe configurare aiuto di stato e l'articolo 107 del TFUE e seguenti relativi agli aiuti di Stato, si applicano indistintamente sia alle imprese private che pubbliche, la presente misura va pertanto sottoposta a regime di notifica della Commissione Europea.

Poiché con riferimento all'articolo 31 della LR 31 ottobre 2011, n. 20, La Giunta regionale individua annualmente, con propria deliberazione, le azioni da avviare e le modalità di attuazione, definendo il relativo quadro finanziario e le procedure per il monitoraggio delle risorse, si propone l'adozione del presente atto volto alla definizione dei criteri di massima sui quali predisporre il successivo bando di concessione dei contributi per imprese pubbliche e private per "spedizione", equivalente ad una UTI (unità di trasporto intermodale).

Nel caso marchigiano, infatti, proprio per la difficoltà che si incontra ad avviare nuovi servizi, appare opportuno che l'ammontare del contributo sia idoneo ad incentivare le imprese a passare alla soluzione ferroviaria.

Data la frammentarietà del mercato e la difficoltà ad effettuare treni-blocco mono-cliente si ritiene opportuno procedere ad incentivare singole spedizioni e dunque un contributo forfettario per UTI.

Tali UTI possono essere:

- a. un container standard di 40 piedi;
- b. un container standard di 20 piedi di peso superiore a 16 t;
- c. un container di 20 piedi (TEU) di peso inferiore a 16 t;



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE
ADUNANZA n. _____ LEGISLATURA VIII

- d. un semi-rimorchio,
- e. una cassa mobile

Per l'anno 2012 si farà fronte all'onere derivante dalla presente deliberazione con la disponibilità esistente sul capitolo 42701164 del bilancio 2012.

Per tutto quanto sopra esposto si propone di approvare la presente proposta.

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
(Dott.ssa *Roberta Ruggeri*)

VISTO
IL DIRIGENTE DELLA PFVIABILITA' e DEMANIO IDRICO
(Dott. Ing. *Giorgio Occhipinti*)

ATTESTAZIONE DELLA COPERTURA FINANZIARIA

Si attesta la copertura finanziaria della spesa derivante dalla presente deliberazione con la disponibilità esistente sul capitolo 42701164 del bilancio 2012.

II RESPONSABILE della P.O.
Controllo Contabile della Spesa 3

(*Giuseppina Giorgi*)

PROPOSTA E PARERE DEL DIRIGENTE DEL SERVIZIO INFRASTRUTTURE, TRASPORTI ED ENERGIA

Il sottoscritto, considerata la motivazione espressa nell'atto, esprime parere favorevole sotto il profilo della legittimità e della regolarità tecnica della presente deliberazione e ne propone l'adozione alla Giunta Regionale.

II DIRIGENTE DEL SERVIZIO
INFRASTRUTTURE TRASPORTI, ENERGIA

(Ing. *Mario Pompei*)

La presente deliberazione si compone di n.8 pagine, di cui n.3 pagine di allegati che formano parte integrante della stessa.

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA

(Dott.ssa *Elisa Moroni*)



ALLEGATO A alla DGR n. _____ del _____

**Termini e modalità per la concessione di contributi
per lo sviluppo dell'intermodalità delle merci**

1. OBIETTIVI DEL BANDO

Per conseguire gli obiettivi di miglioramento delle condizioni ambientali e di sviluppo dell'intermodalità nel territorio regionale, la Regione promuove, anche in collaborazione con gli enti locali e con gli altri soggetti pubblici e privati interessati, le azioni necessarie a:

- a. ridurre la congestione e aumentare la sicurezza stradale nelle aree a maggior criticità;
- b. migliorare la qualità dell'aria limitando le emissioni di polveri sottili e di CO₂;
- c. favorire lo sviluppo dell'intermodalità gomma-ferro e nave-ferro-gomma,

2. INTERVENTI AMMESSI

Per il raggiungimento degli obiettivi di cui al precedente punto 1, la Regione concede contributi per i servizi di trasporto intermodale con origine o destinazione nei terminali ferroviari siti nel territorio marchigiano, che si configurino come "nuovi" o "aggiuntivi" rispetto a quelli presenti alla data del 01/01/2013.

I contributi sono finalizzati a compensare i costi esterni aggiuntivi del trasporto su strada rispetto al trasporto su rotaia. Qualora le operazioni avvengano con origine e/o destinazione nei terminali ferroviari presso il Porto di Ancona o l'Interporto delle Marche, il contributo di cui al paragrafo precedente concorre anche a compensare le inefficienze infrastrutturali tra il terminale ferroviario e la stazione RFI di riferimento (ultimo miglio ferroviario).

3. DOTAZIONE FINANZIARIA

Per l'anno 2012 si farà fronte all'onere derivante dalla presente deliberazione con la disponibilità esistente sul capitolo 42701164 del bilancio 2012.

DESTINATARI DEI CONTRIBUTI

Sono destinatari dei contributi, le imprese pubbliche o private di logistica, ferroviarie, quelle di spedizione, gli MTO (Multimodal Transport Operator), in forma singola o associata, con sede legale nella UE, che organizzino i servizi di cui all'art. 2, come definiti al successivo articolo 10.

4. MISURE DEI CONTRIBUTI

I contributi sono concessi per ogni servizio di trasporto ferroviario come di seguito specificato:

- I. Per i servizi di trasporto intermodale: euro 45,00 (quarantacinque), per ciascuna UTI (Unità di Trasporto Intermodale) trasportata tramite collegamento nuovo o aggiuntivo rispetto a quelli esistenti alla data del 01/01/2013;
- II. Per i servizi di trasporto intermodale con origine o destinazione nei terminali ferroviari che presentano inefficienze, individuati nel Porto di Ancona e nell'Interporto delle Marche (Jesi), al contributo di cui al precedente punto i. si aggiungono euro 20,00 per ciascuna UTI trasportata, finalizzati al superamento dei colli di bottiglia nell'ultimo miglio ferroviario.

5. DURATA E MODALITÀ DELLA CONTRIBUZIONE

I contributi relativi ai servizi di "trasporto intermodale" di cui al precedente art. 2, sono concessi dalla data di attivazione del servizio stesso.



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE
ADUNANZA n. _____ LEGISLATURA VIII

Saranno però eleggibili a finanziamento solo le spese sostenute a partire dalla data del 01/01/2013, da parte del beneficiario richiedente.

La quota parte di contributo atto a compensare le inefficienze infrastrutturali tra il terminale ferroviario e la stazione RFI di riferimento (ultimo miglio ferroviario), come previsto al punto ii. dell'art.5, è concessa per un anno dalla data di attivazione del servizio stesso.

I contributi di cui ai punti i ed ii dell'art.5, anche quando aventi ad oggetto il medesimo servizio di trasporto, sono cumulabili.

6. OBBLIGHI DEI BENEFICIARI

L'Impresa che beneficia del contributo si impegna a garantire la continuità dei servizi nuovi o aggiuntivi oggetto di contributo almeno per l'anno successivo alla conclusione del periodo di incentivazione.

7. CLAUSOLA VALUTATIVA

La Giunta Regionale si riserva di valutare la coerenza dei risultati ottenuti con il presente bando con gli obiettivi enunciati all'articolo 1, e, sulla base di questa, tenuto conto delle future disponibilità di bilancio, stabilire se prorogare la misura.

8. CRITERI DI PRIORITÀ PER LA COMPOSIZIONE DELLA GRADUATORIA

A parità di punteggio in graduatoria sarà applicato il criterio di priorità per i servizi di trasporto intermodale da e per porti ed interporti sul territorio nazionale e oltre confine

9. DEFINIZIONI

Ai fini del presente atto si applicano le seguenti definizioni:

- a) per **servizio di trasporto 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;
- b) per **traffico nuovo o aggiuntivo** rispetto a quelli presenti alla data del 31/12/2011 si intende la realizzazione di nuovi servizi di trasporto ferroviario su nuovi tragitti e di nuovi servizi di trasporto ferroviario su tragitti esistenti, rispetto alla data indicata;
- c) per **impresa logistica** si intende qualsiasi impresa pubblica o privata che gestisce in conto proprio o per conto di terzi il trasporto intermodale, disponendo di mezzi propri per almeno una modalità di trasporto, organizzando pacchetti completi di trasporto ed acquisendo i servizi logistici necessari;
- d) per **impresa Ferroviaria**, 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;
- e) per **impresa di Spedizione**, quella che svolge abitualmente attività di spedizione via terra, via mare e via aria, obbligandosi di provvedere, in nome proprio o in nome del committente ed in ogni caso per conto del committente, alla stipula del contratto di trasporto col vettore, al compimento della spedizione od alle operazioni accessorie;
- f) per **imprese di Trasporto su Strada** di merci per conto terzi: l'impresa iscritta all' "Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto terzi", istituito presso l'attuale Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Dipartimento trasporti terrestri (ex Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile - Direzione Generale della Motorizzazione Civile e Trasporti in concessione);
- g) per **MTO (Multimodal Transport Operator)**: operatore logistico polisettoriale, che può comprendere l'attività di spedizioniere, 3PL, quella di vettore intermodale o comunque organizzatore di traffico intermodale, soprattutto combinato;



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE
ADUNANZA n. _____ LEGISLATURA VIII

h) 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.